



- از صندوق حمایت از دریانوردان ITF چه می دانید
- داستان‌های Duty Mess (قسمت دوم)
- مسئولیت مالکان شناورها در برابر دریانوردان

- سازمان جهانی دریانوردی را بهتر بشناسیم
- آشنایی با بنادر جهان - بارسلون
- دلیل ناکامی طرح ترمیم حقوق کارکنان کشتیرانی ج.ا.ا.



فهرست مطالب

فهرست مطالب

- ❖ سخن سردبیر..... ۳
- ❖ سازمان جهانی دریانوردی IMO را بهتر بشناسیم..... ۴
- ❖ دلایل ناکامی طرح ترمیم حقوق کارکنان کشتیرانی ج.ا.ا برای افزایش حقوق بازنشستگی..... ۶
- ❖ مازلان اولین فردی که به دور دنیا چرخید..... ۷
- ❖ از صندوق حمایت از دریانوردان ITF چه میدانید؟..... ۹
- ❖ تبریک..... ۱۰
- ❖ داستان‌های Duty Mess (قسمت دوم)..... ۱۱
- ❖ فضای مجازی و مسئولیت‌های دریانوردان در قبال کارفرمای آن..... ۱۳
- ❖ خبرهای دریایی..... ۱۴
- ❖ مکران گنجی فراموش شده..... ۱۶
- ❖ آشنایی با بنادر جهان..... ۱۷
- ❖ مسئولیت مالکان شناورها در برابر دریانوردان بر اساس الزامات مقاله‌نامه کار دریایی (قسمت دوم)..... ۲۱



Email: office@imm-syndicate.com



Telegram: @imms1

http:// www.imm-syndicate.com

شناسنامه



نشریه داخلی

انجمن صنفی کارگری
دریانوردان تجاری ایران

سال سوم | شماره چهارم | تابستان ۱۳۹۶

صاحب امتیاز: انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران

مدیرمسئول: آرمان بیگلری

زیر نظر کمیته علمی پژوهشی انجمن صنفی دریانوردان

سردبیر: ابوذر کریم‌پور

گرافیک و اجرا: پلیکان (اعرابی)

آدرس انجمن:

ایران، تهران، خ قائم مقام فراهانی، خ ششم، پلاک ۱۵، طبقه همکف،
انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران، کدپستی ۱۵۸۶۸۵۶۳۱۱

شماره تماس: ۰۰۹۸۲۱۸۸۵۲۳۳۶۲

شماره فکس: ۰۰۹۸۲۱۸۸۷۳۱۶۰۳

قابل توجه خوانندگان گرامی:

- ۱- درج مطالب نویسندگان مختلف در نشریه به معنای تأیید محتوی و موضوع آنها نمی‌باشد.
- ۲- انتشار مطالب نشریه در سایر نشریه‌ها با ذکر ماخذ و رعایت امانت بلامانع است.
- ۳- شما می‌توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر انجمن ارسال فرمایید.
- ۴- علاقمندان جهت آگاهی از نحوه ارسال مقالات، مطالب و تصاویر، با شماره تلفن دفتر انجمن تماس حاصل فرمایند. لازم به ذکر است که مطالب ارسالی شما به نام خودتان درج خواهد گشت.



همکاران و همراهان عزیز سلام

در ماه‌های گذشته، انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران حضوری فعال در همایش‌ها و کنفرانس‌های بین‌المللی داشته است. اثرات این حضور فعال بگونه‌ای بوده است که در برخی موارد انجمن صنفی با همکاری سایر نهادهای ذیربط داخلی اقدامات موثری در جهت برقراری حقوق دریانوردان ایرانی داشته است. شاید برای بسیاری از همکاران این سوال پیش آید که اصولاً حضور انجمن در این همایش‌ها چه ضرورتی داشته و آیا دست‌آوردهای ملموسی برای دریانوردان خواهد داشت؟

در پاسخ به این عزیزان باید اذعان داشت انجمن صنفی در سال‌های آغازین فعالیت خود، بیشتر برنامه‌ریزی و عملکرد خود را در حوزه داخل کشور و تثبیت انجمن در میان سازمان‌های دریایی و جامعه دریانوردی متمرکز نموده است. عمده اهداف انجمن در این سال‌ها تلاش در جهت ایجاد وحدت در میان جامعه دریانوردی و پرهیز از اختلافات تفرقه افکن، ایجاد یک فهم مشترک در میان سازمان‌های دریایی در مورد نقش دریانوردان و حقوق قانونی آن‌ها و همچنین تلاش در جهت ارتقای جایگاه دریانوردان و تبیین سختی‌ها و مشکلات این شغل در میان نهادهای تصمیم ساز و قانون گذار بوده است. خوشبختانه به لطف خداوند متعال و با حمایت‌ها و همدلی دریانوردان و همچنین تلاش‌های بی وقفه اعضای هیأت مدیره ادوار مختلف، بخشی از این اهداف در داخل کشور محقق گردیده و فضای تعاملی مناسبی بین دریانوردان و سازمان‌های مربوطه برقرار گردیده است. که البته در این حوزه با استانداردهای مطلوب فاصله داشته و مباحث بسیاری در حال پیگیری می‌باشد.

در کنار پیگیری اهداف داخلی، با هدف ارتقای جایگاه دریانوردان ایرانی در دنیا و افزایش نقش ایران بر روابط و تعاملات صنعت دریانوردی انجمن تصمیم به حضور فعال در همایش‌ها و کنفرانس‌های بین‌المللی گرفت.

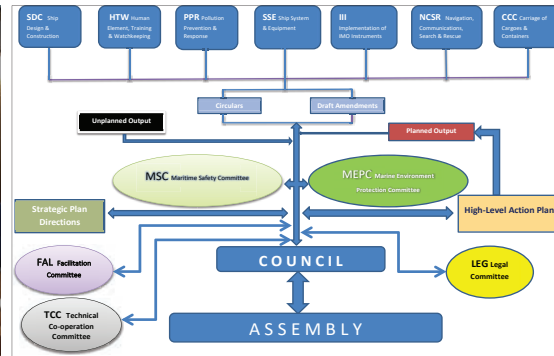
خوشبختانه با توجه به همدلی موجود میان اعضای هیأت مدیره و تلاش‌های بی‌وقفه آنان، حضور در این همایش‌ها دست‌آوردهای مهمی را به همراه داشته است. اکنون انجمن صنفی در فدراسیون جهانی حمل و نقل^۱ و سازمان جهانی دریانوردی^۲ دارای جایگاه ویژه‌ای می‌باشد. بگونه‌ای که امکان تاثیر و ایفای نقش در فرآیند انتخاب اعضای هیأت مدیره سازمان‌های دریایی بین‌المللی فراهم شده است. علاوه بر این طرح مشکلات موجود در فرآیند الحاق و پیاده شدن دریانوردان ایرانی در بنادر خارجی در کمیته تسهیل و به تبع آن ورود به مسائلی از قبیل کنوانسیون ILO 185 از دیگر نتایج حضور انجمن در این جلسات می‌باشد. همچنین در حاشیه این همایش‌ها، انجمن با برگزاری جلسات فشرده با سندیکاهای صنفی سایر کشورها به دنبال انتقال تجربیات و همچنین امکان ایجاد فرصت‌های شغلی جدید با استفاده از پتانسیل کشورهای مورد نظر بوده است. افزون بر موارد یاد شده، انجمن در تمامی همایش‌ها و کنفرانس‌ها سعی در انعکاس نظرات دریانوردان به مراجع ملی و بین‌المللی تصمیم ساز در عرصه دریانوردی داشته است و تلاش نموده تا از تمامی امکانات و فرصت‌های رسمی بین‌المللی در راستای حمایت از دریانوردان استفاده نماید. برای نمونه می‌توان به زمینه سازی جهت الحاق به پروژه صندوق حمایتی دریانوردان ITF اشاره نمود.

در پایان ضمن تشکر از حمایت‌های شما دریانوردان عزیز از انجمن صنفی، به عنوان یک عضو کوچک از جامعه دریانوردی از شما درخواست می‌کنم که فارغ از نام‌ها، به حمایت‌های خود از انجمن صنفی ادامه دهید تا موجب دلگرمی بیشتر خدمت‌گذاران خود در انجمن گردد. بدون شک رضایت شما دریانوردان، ارتقای جایگاه و احقاق حقوق قانونی دریانوردان ایرانی بزرگ‌ترین آرزوی ما می‌باشد. با تشکر

1. International Transport worker's Federation(ITF)
2. International Maritime Organisation (IMO)

◀ سازمان جهانی دریانوردی IMO را بهتر بشناسیم

- سازمان بین‌المللی دریانوردی به موجب کنوانسیون IMO مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی تاسیس شد ولی عملاً ۱۰ سال بعد و در سال ۱۹۵۸ میلادی، با فراهم شدن شرایط ذکر شده در کنوانسیون، سازمان پا به عرصه وجود گذاشت و کار عملیاتی خود را با محور قراردادن شعار ایمنی دریانوردی و اندکی بعد حفاظت محیط زیست دریایی آغاز نمود. کشور ایران نوزدهمین کشوری بود که در سال ۱۹۵۸ میلادی به عضویت این سازمان در آمد. این سازمان در حال حاضر دارای ۱۶۹ عضو می‌باشد. همچنین بسیاری از سازمان‌های بین‌الدولی، منطقه‌ای و سازمان‌های بین‌المللی غیر دولتی از جمله ITF در اجلاس کمیته‌های اصلی و فرعی حضور می‌یابند. علاوه بر دو ماموریت ثابت و همیشگی حفظ و ارتقاء ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی، بعدها دو ماموریت دیگر با عناوین حفظ و توسعه امنیت دریانوردی و بهره‌وری کشتیرانی به حیطه مسئولیت کاری IMO اضافه شد. سازمان بین‌المللی دریانوردی یکی از سازمان‌های تخصصی بین‌المللی سازمان ملل است که دبیر خانه آن در شهر لندن واقع شده است.



❖ ساختار IMO :

سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق تعدادی کمیته و کمیته‌های فرعی تخصصی انجام وظیفه می‌نماید. تمامی این کمیته‌ها و کمیته‌های فرعی متشکل از نمایندگان کشورهای عضو با کمک و توصیه از ارگان‌های ذیربط سازمان ملل متحد و یا سازمان‌های تخصصی آن و همچنین سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی که ارتباط رسمی با آن‌ها برقرار گشته است

انجام وظیفه می‌نمایند. سازمان از یک مجمع، یک شورا، پنج کمیته اصلی، ۹ کمیته فرعی، دبیر خانه و سه دفتر هماهنگی منطقه‌ای تشکیل شده است. همچنین دو دانشگاه و یک مرکز آموزشی واقع در کشورهای سوئد، مالت و ایتالیا نیز جزء نهادهای وابسته به IMO می‌باشند.

مجمع IMO که متشکل از همه کشورهای عضو می‌باشد، معمولاً هر دو سال یک بار تشکیل جلسه می‌دهد که در خصوص مسایل مهمی همچون برنامه کاری آتی سازمان، بودجه و مسایل مالی و انتخاب اعضای شورای IMO تصمیم‌گیری می‌کند. شورای اجرایی IMO که تحت نظر مجمع می‌باشد، متشکل از ۴۰ عضو است و برای دوسال انتخاب می‌شوند که هر سال دو بار تشکیل جلسه می‌دهد. شورای IMO وظایف مجمع را مشروط به آنکه اقداماتش به تایید مجمع برسد در خلال اجلاس دو سالانه بر عهده دارد. البته ارایه توصیه‌ها و تصویب بعضی از قطعنامه‌ها برای دولت‌ها در ارتباط با مسایل ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست دریایی برعهده خود مجمع می‌باشد.

❖ از دیگر وظایف مجمع :

- تهیه طرح برنامه کاری سازمان و تخمین بودجه و ارایه آن‌ها به مجمع،
- دریافت گزارش‌ها و پیشنهادهای کمیته‌های اصلی و ارایه به مجمع و دولت‌ها به همراه نقطه نظرات،
- انتخاب دبیرکل IMO و معرفی وی به مجمع جهت تایید،
- انجام توافقات و ترتیبات میان سازمان و سایر سازمان‌ها با شرط تصویب مجمع و همکاری با کلیه ارگان‌های سازمان
- کمیته‌های اصلی IMO نیز متشکل از پنج کمیته می‌باشد که عبارتند از کمیته ایمنی دریانوردی، کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی، کمیته حقوقی، کمیته همکاری‌های فنی و کمیته تسهیل. مهمترین و فنی‌ترین کمیته اصلی IMO کمیته ایمنی دریانوردی می‌باشد که در دایره وسیعی به مسایل فنی و تکنیکی کشتی‌ها از ساخت تا عملیات دریایی می‌پردازد. کمیته حفاظت محیط زیست دریایی^۱ نیز از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار می‌باشد که ماموریت آن کاهش آلاینده‌های زیست محیطی به ویژه محیط دریایی ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی می‌باشد. کمیته تسهیل^۲

1. Maritime Environment Protection Committee (MEPC)
2. Facilitation Committee (FAL)



بین‌المللی دریانوردی (IMO) در تاریخ ۴ الی ۷ آوریل ۲۰۱۷، با حضور مقامات و نمایندگان کشورهای جهان و نماینده انجمن صنفی آقای مهندس رضایی در لندن برگزار گردید. در این جلسه، انجمن صنفی به عنوان یکی از ارگان‌های وابسته به ITF مشارکت داشت و مذاکرات و رایزنی‌های خوبی با محوریت مطالبات و خواسته‌های صنفی دریانوردان با نمایندگان دیگر کشورها انجام گرفت. یکی از این مطالبات، سهولت الحاق و پیاده شدن دریانوردان در بنادر مختلف می‌باشد که در کار گروه مربوطه مطرح گردید.



از دستاوردهای مفید جلسات متعدد که در دفتر مرکزی ITF تشکیل شد، الحاق انجمن صنفی دریانوردان ایران به پروژه Seafarer Trust بود که هدف اصلی آن حمایت مالی و پشتیبانی از دریانوردان و خانواده آنان بوده است



خوشبختانه در سال‌های گذشته با تصویب و اجرای کنوانسیون ILO-185 (سازمان بین‌المللی کار) و صدور کارت‌های الکترونیک سند شناسایی دریانوردان SID، راه حل عملی این معضل توسط جامعه جهانی مشخص شده است. مسلماً صدور این کارت در احراز هویت دریانوردان در سطح بین‌المللی کمک شایانی می‌نماید و صدور روایید برای دریانوردان تسهیل و تسریع خواهد شد. در حال حاضر مدارک شناسایی دریانوردان ایرانی بر اساس مقررات کنوانسیون ILO-108 که در سال ۱۹۵۸ میلادی مورد پذیرش ایران قرار گرفته است، صادر می‌شود. کنوانسیون ۱۸۵ ویرایش ارتقاء یافته و اصلاحی آن براساس مقتضیات امروز بوده است که در سال ۲۰۰۳ مطرح و در حال حاضر بیش از ۳۰ کشور فعال در زمینه دریانوردی از جمله کره جنوبی، اسپانیا، فرانسه، کرواسی، روسیه، هند... به آن ملحق شده‌اند

خوشبختانه بنا به مستندات موجود در سال ۱۳۸۹ زمینه

نیز با هدف تسهیل تجارت دریایی و بندری به وظایف خود می‌پردازد. ۹ کمیته فرعی نیز در زمینه‌های مختلف فنی و تخصصی تحت نظر کمیته‌های اصلی ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست دریایی به مسایل تخصصی در ابعاد جزئی تر و بسیار تخصصی می‌پردازند و گزارش‌ها و پیشنهادهای خود را به کمیته‌های اصلی ذیربط ارائه می‌نمایند.

❖ مجمع ، شورا و کمیته‌های اصلی (Committee) :

- مجمع^۳
- شورا^۴
- کمیته ایمنی دریانوردی^۵
- کمیته حقوقی^۶
- کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی
- کمیته همکاری های فنی^۷
- کمیته تسهیل
- کمیته‌های فرعی^۸

❖ حضور فعال انجمن در چهل و یکمین جلسه کمیته تسهیل (IMO- FAL 41th)

چهل و یکمین اجلاس کمیته تسهیل (FAL) سازمان

3. ASSEMBLY
4. COUNCIL
5. Maritime Safety Committee(MSC)
6. Legal Committee (LEG)
7. Technical Co-operation Committee (TC)
8. Sub Committees

دلائل ناکامی طرح ترمیم حقوق کارکنان دریایی کشتیرانی ج.ا.ا برای افزایش حقوق بازنشستگی

سید علیرضا نواب صفی الدین

کارشناس قوانین و روابط کار و مسئول کمیته CBA و MLC

چندی پیش، در یکی از جلسات هیات مدیره انجمن دریانوردان کشتی های تجاری ایران که اینجانب افتخار حضور در آن را داشتم موضوع دغدغه خاطر کارکنان دریایی شرکت کشتیرانی ج.ا.ا. در خصوص حقوق پایه غیرمنصفانه و لذا مستمری نسبتاً پایین افسران در زمان بازنشستگی مطرح شد. از آنجاییکه اینجانب در زمان اشتغال در آن شرکت با این موضوع و اقداماتی که برای بررسی و اصلاح آن انجام شده بود آشنایی داشتم، در این خصوص توضیحاتی ارائه نمودم. بر این اساس بر من تکلیف شد تا با درج کلماتی چند، در جهت تنویر افکار همکاران ارجمند، طی مقاله ای مختصر اشاره ای به روند بررسی درخواست دریانوردان آن شرکت از ابتدای طرح داشته باشم.

پیگیری این موضوع از اواخر آبان ماه سال ۱۳۸۷ بدنبال دریافت نامه ای از جمعی از کارکنان دریایی آن شرکت آغاز شد. پس از بررسی شرایط با کارشناسان امور دریایی وقت، نقطه نظرات حمایتی آن امور طی نامه ای در اوایل آذرماه همان سال به معاونت اداری شرکت منعکس شد.

عطف به اظهار نظر ارائه شده، کارشناسان امور برای شرکت در جلسه ای در دفتر تشکیلات دعوت شدند. از آن به بعد با تهیه جداول و گزارشهای آماری متعددی توسط کارشناسان امور دریایی، طی جلسات متعددی به تولی معاونت اداری، طرح ترمیم حقوق پایه کارکنان دریایی شرکت جهت افزایش سهم بیمه پرسنل و لذا افزایش مستمری بازنشستگی مورد بحث و بررسی فراوان واقع گردید.

با عنایت به حمایت جدی مدیر وقت امور کارکنان دریایی و آمادگی مدیرعامل وقت کشتیرانی برای بررسی پیشنهادهای و اصلاح جداول حقوقی، در جلسات مختلف راهکارهای پیشنهادی متعددی مورد بحث و بررسی واقع گشت.

در نهایت پس از گذشت بیش از دو سال از آغاز این پروژه، تنها راهکار قانونی و عملی برای ترمیم حقوق پایه دریانوردان شرکت اصلاح جداول امتیاز پرسنل به شرح مندرج در کتابچه شغل و شاغل مصوبه شرکت بود، که متأسفانه بدلالی که بر اینجانب روشن نبود هرگز محقق نشد.

های قانونی توسط مجلس و دولت وقت برای الحاق ایران به این کنوانسیون مهیا شده است. با توجه به اعلام رسمی مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، مبنی بر برنامه این سازمان برای اجرایی شدن این کنوانسیون و صدور SID، شاهد رفع مشکلات موجود و تسهیل در فرآیند پیاده شدن و الحاق دریانوردان کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش در بنادر خارجی در آینده نزدیک خواهیم بود.



از دیگر مباحث مطرح در این اجلاس، موضوعاتی از قبیل Single window و e-Cert بود. تمرکز این طرحها بر یکسان سازی و همگام سازی فرآیندهای بندری و مستندات و گواهینامه ها در یک شبکه واحد و مرتبط بین بنادر مختلف جهان می باشد که بر اساس این سیستم، کلیه اطلاعات کشتی از یک مسیر مطمئن و واحد و از طریق اینترنت با بندر منتقل می گردد.

مطمئناً با اجرایی شدن اینگونه طرحها، دسترسی مناسب و قابل اطمینان به سرویس شبکه جهانی اینترنت بر روی کشتی ها از الزامات ضروری است که توجه شرکت های بزرگ ایرانی را برای فراهم کردن این سرویس بر روی ناوگان خود می طلبد.

در ادامه جلسات مفید و متمرکزی نیز با بخش های مختلف سازمان ITF در دفتر مرکزی لندن صورت گرفت که یکی از دستاوردهای آن زمینه سازی مناسب جهت الحاق انجمن صنفی دریانوردان ایران به پروژه Seafarer Trust بود تا از آن طریق بتواند حمایت مالی و پشتیبانی سازمان جهانی ITF را برای خانواده های دریانوردانی که در بند دزدان دریایی هستند و یا بنا به مشکلات شغلی ایجاد شده برای دریانورد، نیاز به حمایت دارند، برخوردار نماید. یکی از مشخصه ها و ویژگیهای بارز این جلسه، تشکیل کار گروه های تخصصی از دریانوردان علاقه مند در بستر شبکه های اجتماعی و بهره گیری و استفاده هم زمان و مداوم نماینده انجمن از نظرات و مشاوره های اعضای فعال در این زمینه بود.

● مازلان اولین فردی که به دور دنیا خرید

سید امیر همایون هدایتی



« فردیناند ماژلان » دریانورد پرتغالی بود که به خدمت دولت اسپانیا در آمد او نخستین فردی بود که از اروپا به آسیا رفت و در اقیانوس آرام کشتی راند. در واقع نام « پاسیفیک » که در زبان یونانی یعنی « آرامش » توسط « ماژلان » بر روی این اقیانوس گذاشته شد. زیرا این اقیانوس بیش از حد آرام و ساکت بود. ماژلان اولین فردی بود که با هدف دور زدن کره زمین رهبری یک ناوگان اکتشافی را عهده‌دار شد. البته در میانه راه، توسط بومیان فیلیپینی کشته شد، اما طبق وصیتش دوستان وی توانستند در سال ۱۵۲۲ میلادی کره زمین را با موفقیت دور بزنند و به اروپا برگردند. در این مقاله به گوشه‌ای از زندگی پر فراز و نشیب ماژلان اشاره خواهد شد.

وی رد شد. او از چشم پادشاه افتاده بود. از این رو ماژلان تصمیم گرفت برای همیشه پرتغال را ترک و به خدمت دربار اسپانیا درآید و نام پرتغالی خود را که (فرنون دماغالیانش) بود را به نام اسپانیایی (فرنادو دماغالانس) تغییر دهد.

◆ گردش به دور زمین

ماژلان در ۲۰ اکتبر ۱۵۱۷ به سویل پایتخت اسپانیا رسید. او با تدبیر و بیان تجربیات خود توانست راهی به دربار باز کند. مورد توجه شاه نوجوان «چارلز اول» قرار گیرد و به تابعیت اسپانیا در آید. در آن زمان تجارت ادویه و ابریشم رونق زیادی داشت. دریانوردان به آسیای جنوب شرقی سفر می‌کردند و با خود ادویه می‌آوردند و در بازارهای اروپا به قیمت بالا به فروش می‌رساندند. مرکز این تجارت پرسود «جزایر ادویه» یا همان «اندونزی» امروزی بود که کشتی‌ها برای رسیدن به آن باید قاره آفریقا را دور می‌زدند. اما ماژلان نقشه دیگری در ذهن داشت. او تصمیم گرفت با عبور از جنوب اقیانوس آرام، سریع‌تر به جزایر ادویه برسد. لذا به یاری «روی فالثیرو» ستاره شناس تبعیدی پرتغال در اسپانیا نقشه‌ای را ترسیم کرد و با پشتیبانی پادشاه اسپانیا با پنج کشتی بندر سویل را به همراه ۲۷۰ نفر در ۱۵ اگوست ۱۵۱۸ میلادی ترک گفت. از سویی دیگر پادشاه پرتغال سعی در براندازی کشتی‌های ماژلان داشت. اما ماژلان با پیمودن یک مسیر مخفیانه پرتغالی‌ها را جا گذاشت و سفر دور و دراز خود را آغاز کرد.

آنتونیوپیگافتا جهانگرد ثروتمند، در این سفر نه تنها به دوست و همدم ماژلان تبدیل شد، بلکه به عنوان وقایع نگار، ناوگان ماژلان را همراهی می‌کرد. او تنها شاهد عینی و قابل اعتماد وقایع سفرهای ماژول بود. کشتی ماژلان ابتدا به جزایر قناری رفت و از آنجا راهی دماغه سن اوتین در برزیل شد و از خط استوا گذشت. ماژلان در برزیل توقف نکرد زیرا این منطقه تحت تصرف پرتغالی‌ها بود و او نمی‌خواست با آن‌ها روبرو شود. او در جستجوی یافتن گذرگاهی برای رسیدن به اقیانوس آرام بود. فصل زمستان فرا رسید. ماژلان تصمیم گرفت در حواشی رودخانه لاپلاتا در آمریکای جنوبی توقف کند تا سرما را پشت سر گذاشته و سپس به راه خود ادامه دهد. متأسفانه گروهی از دریانوردان بر علیه ماژلان

◆ سال‌های اول زندگی :

« فردیناند ماژلان » در ۲۷ آوریل ۱۴۸۰ میلادی در حالی که شکوفه‌های بهاری کشور پرتغال را پر کرده بود در سابروسای پرتغال در خانواده‌ای اشرافی چشم به جهان گشود. او تا سن ۱۰ سالگی در اوج خوشبختی به سر می‌برد. اما گویی روی خوش زندگی با او یار نبود و والدینش بر اثر یک بیماری مسری دار فانی را وداع گفتند و او را تنها گذاشتند. ماژلان ۱۰ ساله مجبور شد به لیسبون نزد برادرش برود و در دربار «شاه جان دوم» و «ملکه الئونورا» به عنوان پیشخدمت مشغول به کار شود. ماژلان علاقه زیادی به تحصیل علم و کنکاش در نجوم و جغرافیا داشت، لذا در اوقات فراغتش به همراه پسر عموی خود (فرانسیسکو سرنو) به تحصیل در رشته جغرافیا و ستاره شناسی پرداخت. وی در سال ۱۴۹۶ توانست مدرک پایان تحصیلی آن زمان که (سلحشوری) نام داشت را دریافت کند. در بیست سالگی پا به دریا گذاشت. در واقع دولت سلطنتی او را به هند اعزام کرد تا پایگاه‌های نظامی و دریایی بر پا کند. به این ترتیب ماژلان برای اولین بار طعم جنگ را تجربه کرد. زمانی که یک سلطان محلی آفریقا به نام (کلیوا) از پرداخت جواهر سر باز زد، افراد کشتی به این قبیله حمله کردند و آنجا را تحت تصرف خود در آوردند امروزه آن محل کشور تانزانیا نام گرفته است.

ماژلان پس از پایان این سفر برای دادو ستد تجاری به هند فرستاده شد تا هیأتی که دولت پرتغال به (جزایر ادویه) فرستاده بودند همراهی کند. همین سفرها در کار نامه کاری او باعث شد تا وی در سال ۱۵۱۰ میلادی درجه ناخدایی بگیرد. او احساس می‌کرد متعلق به دریاست و نمی‌تواند در خشکی زندگی کند. از آن به بعد تصمیم گرفت کار در کشتی و دریانوردی را پیشه خود سازد. در سال ۱۵۱۱ به مراکش فرستاده شد و در نبرد (آزامور) علیه مراکشی‌ها شرکت جست. با وجود چندین زخم و جراحات شدید صحنه را ترک نکرد و پس از پیروزی مدال‌های متعددی از سوی ملکه (الئونورا) دریافت کرد.

ماژلان دشمنان و بدخواهان زیادی داشت که از وی نزد ملکه بدگویی می‌کردند. زمانی که ماژلان از پادشاه و ملکه تقاضای حقوق بیشتر کرد، تقاضای

بازوهایش را زخمی کردند. یک بومی با قمه بر پای چپ او ضربه زد و سبب شد او با صورت به زمین بیفتد. سایر بومیان هم با نیزه و قمه بر سرش ریختند و او را که آینه نور و راهنمای واقعی ما بود به قتل رساندند. او بارها در هنگام نبرد سر برگرداند تا رسیدن همه افرادی که قایق ها اطمینان یابد و ما شاهد کشته شدنش بودیم مجروح و خسته به قایق هایمان عقب نشینی کردیم.

پس از مرگ ماژلان، بازماندگان با دو کشتی به سوی مولاکاس حرکت کردند و همراه خود میوه خشک شده و ادویه جات بردند. یکی از کشتی ها به دلیل فرسودگی در راه ماند و سرنشینان ناگزیر به جزیره ترناته که متعلق به پرتغال بود پناهنده شدند. کشتی دیگر به نام ویکتوریا تحت فرماندهی خوان سباستین الکاندو دریانورد اهل باسک به همراه ۱۷ خدمه باقیمانده مسیر خود را به سمت غرب ادامه داد. کشتی آن ها از اقیانوس عبور کرد و در ۹ سپتامبر ۱۵۲۲ به شهر سویل رسید و این اولین کشتی بود که دور دنیا را طی کرده بود. ۴ نفر از ۵۵ خدمه کشتی ترینیداد که به جزیره ترناته متعلق به پرتغال پناهنده شده بودند، سرانجام در سال ۱۵۲۵ توانستند از آنجا فرار کرده و خود را به اسپانیا برسانند.

نتایج سفر ماژلان

ماژلان می خواست فرضیه کروی بودن زمین را عملاً به اثبات برساند. البته نتوانست خودش سفر را به پایان برساند، اما ناوگان او بالاخره دور دنیا را چرخید و کروی بودن زمین را به اثبات رساند. ماژلان اولین اروپایی بود که:

- گذرگاه میان دو اقیانوس اطلس و آرام را کشف و از آن عبور کرد.
- در آمریکای جنوبی، شتر بی کوهان دید که همان لاما می باشد.
- نوعی گاز سیاه یافت که به جای پرنکدن باید پوست آن کنده می شد. در واقع او پنگوئن را گاز سیاه نامیده بود.
- دو تا از نزدیک ترین کهکشان ها به کره زمین یعنی ابرهای ماژلان را رصد کرد. این دو کهکشان فقط از نیمکره جنوبی قابل رویت است.
- محیط کره زمین را مشخص کرد. در این سفر ناوگان ماژلان ۶۹۰۰۰ کیلومتر راه را در میان آب های خروشان اقیانوس ها و دریاها پیمود.
- به ضرورت ایجاد یک خط تاریخ بین المللی پی برد. بدون وجود این خط فرضی دریانوردانی که از سمت غرب دور کره زمین می گردند یک روز از تقویم واقعی عقب می مانند.

آمده و بر علیه او شورش کردند. اما بیشتر خدمه به ماژلان وفادار بودند. لذا توطئه آنان ناموفق ماند و ماژلان شورشیان را به یک جزیره دور افتاده تبعید کرد و با مساعد شدن هوا سفر خود را از سر گرفت. در طی سفر یکی از کشتی ها به صخره های زیر آبی برخورد کرد و غرق شد. بیشتر سرنشینان توانستند خود را نجات دهند و دوباره به ناوگان ماژلان ملحق شدند.

تنگه ماژلان :

در ۲۱ اکتبر، سرانجام ماژلان تنگه مورد نظرش را پیدا کرد. تنگه در محلی نزدیک به راس آمریکای جنوبی واقع شده بود این تنگه بعدها تنگه ماژلان نام گرفت ۳۸ روز طول کشید تا آنان از تنگه مزبور عبور کنند. هنگامی که آب های اقیانوس در انتهای تنگه نمایان شد ماژلان اشک شوق ریخت. او اولین کاشف دریایی بود که از اقیانوس آتلانتیک به اقیانوس آرام رسیده بود. سفر وی در آن منطقه رو به پایان بود. اما تعدادی از کشتی ها در طی سفر از ادامه سفر که بیشتر بخاطر شورش دریانوردان بود، خودداری کردند. سه کشتی باقیمانده سرانجام در ۲۸ نوامبر به آب های اقیانوس جنوبی وارد شدند. «آرام» نامی بود که ماژلان به دلیل سکون و آرامش این اقیانوس به آن داده بود.

مرگ ماژلان

در روزهای ابتدایی رسیدن به اقیانوس آرام، آذوقه آن ها تمام شد و خدمه برای زنده ماندن چرم لباس هایشان را می جویدند. سرانجام کشتی ها در ۶ مارس به جزایر ماریانا رسید و اعضای آن توانستند در آنجا آذوقه بردارند و چند روز بعد به جزایر «هومونهن» در فیلیپین رسیدند و این درحالی بود که هنوز ۴۰۰ مایل از جزایر اندونزی فاصله داشتند. ماژلان به کمک مترجم مالایی به آسانی توانست با مردم بومی ارتباط برقرار کند و بعد از تبادل هدایا با رئیس قبیله آن ها بسوی جزایر سبو راه افتاد. هومابون راجه سو رئیس قبیله با آنان رفتاری دوستانه داشت و حتی پذیرفت به آئین مسیحیت در آید. اما قبیله مجاور با اعضای ناوگان ماژلان مهربان نبودند و به جنگ پرداختند. ماژلان با تعداد کمی سرباز به مقابله با بومیان سرکش شتافت و در ۲۷ آوریل در نبرمکتان کشته شد.

آنتیو بیکافتا وقایع نگار معتمد ماژلان

می نویسد :

ماژلان با شجاعت و جوانمردی جنگیده، گروهی از بومیان از پشت به او حمله کردند و به او مجال شمشیر زدن را ندادند و

دریانوردان به آسیای جنوب شرقی سفر می کردند و با خود ادویه می آورند و در بازارهای اروپا به قیمت بالا به فروش می رسانند. مرکز این تجارت پرسود «جزایر ادویه» یا همان «اندونزی» امروزی بود

از صندوق حمایت از دریانوردان ITF چه می‌دانید؟



سال تاسیس: ۱۹۸۱ میلادی
 نوع: خیریه
 دفتر مرکزی: لندن - انگلیس
 ارائه خدمات: سراسر جهان
 شعار: ما دریانوردان را اولین قرار می‌دهیم
 ماموریت: کمک به دریانوردان
 آدرس سایت: www.seafarerstrust.org

صندوق حمایت از دریانوردان ITF^۱ یک موسسه خیریه دریایی است که در شهر لندن قرار دارد. این صندوق در سال ۱۹۸۱ میلادی توسط ITF با پشتوانه بالغ بر ۴۶ میلیون کارگر شاغل در بخش حمل و نقل جهان پایه گذاری شد. وظیفه اصلی این موسسه از بدو تاسیس کمک و حمایت‌های "مادی، معنوی و سلامت فیزیکی دریانوردان بدون در نظر گرفتن ملیت، نژاد و یا مذهب" آن‌ها بود. هزینه های این موسسه از ذخیره تنخواه موسسه و درآمدهای حاصل از سرمایه گذاری های ITF تامین میشود. صندوق کمک های رفاهی و حمایتی، جهت حمایت از دریانوردان در سراسر جهان و در موارد محدود، پشتیبانی از طرح هایی که منفعت آن بطور مستقیم در رفاه و امنیت مادی و معنوی دریانوردان تاثیرگذار باشد خدمات ارائه میدهد.

ارسال می‌کنند و یا در فضای مجازی به اشتراک می‌گذارند.

❖ صندوق اضطراری دریانوردان^۱

این صندوق جهت حمایت از دریانوردانی است که دچار بحران و یا حوادث ناخواسته و غیر قابل پیش بینی شده اند. این حمایت ها که از طرف سازمان های خدماتی و رفاهی ارائه می شود شامل تهیه کالاهای مورد نیاز دریانوردان، خدمات دهی و یا حمایت مالی از فرزندان دریانوردان است.

❖ حقوق بین الملل دریانوردان^۲

دفتر حقوق بین الملل دریانوردان با حمایت مالی صندوق حمایت از دریانوردان ITF راه اندازی شد. این مجموعه یک مرکز مستقل جهت توسعه و افزایش حقوق دریانوردان از طریق تحقیق و آموزش در مسایل و قوانین وابسته به دریانوردان است. هدف از این طرح، ارتقا، اجبار، اجرا و اصلاح شرایط زندگی در دریا است.

❖ بورسیه تحصیلی در دانشگاه جهانی دریانوردی

این صندوق سالیانه از پنج دانشجو برای تحصیل در دانشگاه جهانی دریانوردی در کشور سوئد حمایت مالی میکند. در طی این سالها این صندوق بالغ بر ۱۰۰ دانشجو را تا زمان فارغ التحصیلی از دانشگاه حمایت کرده است.

فعالیت های صندوق حمایت از دریانوردان

❖ برنامه بشردوستانه واکنش در برابر دزدی دریایی^۳

این برنامه از سپتامبر ۲۰۱۱ میلادی و با حمایت های مالی ITF و بنیاد TK^۳ بطور رسمی اجرایی شد و با موفقیت توانست نیاز دریانوردان و خانواده های آن‌ها را در مورد آموزش و راهنمایی جهت سپری کردن تبعات ناشی از دزدی دریایی و سرقت مسلحانه را شناسایی و برطرف کند. این برنامه یکی از برجسته ترین طرح های اجرا شده در این زمینه بود و وجوه انسانی و تاثیرات دزدی دریایی بر زندگی دریانوردان و خانواده آن‌ها را به عنوان یک قاعده کلی در مذاکرات بین المللی مطرح کرد.

اساس این برنامه حمایت از دریانوردان و خانواده های آن‌ها در برابر آسیبهای فیزیکی و روانی ناشی از شکنجه و بد رفتاری در زمان اسارت توسط دزدان دریایی است. در واقع این طرح حاصل اجماع و همکاری مالکان، اتحادیه ها، مدیران، آژانسهای کاریابی، سازمان های بیمه و رفاهی و تمام افراد متصل به صنعت کشتیرانی و دریانوردی از خدمه تا مالکان بود. ماموریت اصلی آن کمک به دریانوردانی است که در معرض دزدی دریایی قرار دارند و یا ممکن است در معرض آن قرار بگیرند. امروزه گهگاهی شاهد گروگان گیری دریانوردان توسط دزدان دریایی هستیم. دزدان دریایی برای دریافت غرامت و سرعت بخشیدن در پرداخت آن خانواده و بستگان دریانورد را تحت فشار قرار میدهند. این فشارها به گونه ای است که با خانواده دریانورد تماس تلفنی برقرار کرده و همزمان گروگان را که تحت فشار است با بد رفتاری و تهدید به مرگ وادار می‌کنند درخواست آزادی کند و صحنه تصویر برداری شده را نیز برای خانواده وی

1. International trade workers federation
 2. Maritime Piracy Humanitarian Response Programme (MPHRP)
 3. TK Foundation

❖ کمک به دریانوردان^۳

این طرح به میزبانی شبکه بین المللی انجمن حمایت و کمک دریانوردان^۴ (ISWAN) و با پشتیبانی صندوق حمایت از دریانوردان ITF اجرایی شد و خدمات مشاوره ای و کمک را بدون محدودیت زمانی در طی ۳۶۵ روز سال و بدون تعطیلی به همه دریانوردان در سراسر جهان ارائه میدهد. این سرویس خدماتی به چندین زبان مختلف و از طریق تلفن، ایمیل، SMS، مکالمه زنده و نامه نگاری ارائه می شود. این دفتر به شما در مورد مشکلات شرایط زندگی بر روی کشتی و یا سلامت مشاوره و کمک ارائه میکند.

بطور خلاصه خدمات ارائه شده از طرف این صندوق شامل موارد زیر میشود:

- ④ هزینه های عمومی
- ④ آموزش و تعلیم نیروی انسانی
- ④ سلامتی و پزشکی
- ④ طرح های توجیهی
- ④ تحقیقات
- ④ کنفرانسها
- ④ حمایت های عملیاتی

امکان عضویت و استفاده از مزایای این صندوق از طریق سایت این موسسه و حمایت های انجمن های صنفی ITF در کشورهای عضو و بدون محدودیت فراهم شده است. در همین راستا و پیرو رایزنی های نماینده انجمن آقای رضایی با مسئولین این پروژه در لندن (اپریل ۲۰۱۷)، زمینه های لازم جهت استفاده دریانوردان ایرانی از این امکان از طریق انجمن صنفی دریانوردان فراهم شده است.

❖ فهرست منابع:

- Liz, Goodwin (24 November 2011). "Donations announced by Seafarers' Trust". fishnewseu.com Fish News European Union website. Retrieved 7 February 2011.
- "Mission | Seafarers' Trust". www.seafarerstrust.org. Retrieved 2016-01-15.
- "Nautilus helps mark ITF welfare anniversary". Nautilus on 28 March 2012. Retrieved 11 April 2012.
- "Seafarers' Rights International | international centre for advancing the legal protection of seafarers". seafarersrights.org. Retrieved 2016-01-15.
- "Fellowships at the World Maritime University | Seafarers' Trust". www.seafarerstrust.org. Retrieved 2016-01-15.
- "ISWAN: Seafarerhelp.org". www.seafarerhelp.org. Retrieved 2016-01-15.

1. Seafarer's emergency fund
2. Seafarer's right international
3. Seafarer's help
4. International seafarer's welfare and assistance network

← تبریک

انجمن صنفی سالروز تولد همکاران ذیل را تبریک عرض نموده و برای آنان توفیق روز افزون را آرزو دارد.

علی استاجی	سید محمد حسن خدامان	سید محمد صابر بزرگی
محمد جلیل منظمیان	عباس خوشوقت	محمد رضا ریحانی پور
حامد کریم قاسمی رابری	عزت اله خاکپور	حسین مدنی راد
مهدی قجاوند	شهاب دلیلی	محمد رضا عسگری
خسرو انتظاری تملی	محمد جواد غفوری	سلیمان باقری
علیرضا اشرفی خلف	وحید دلدایی گرگری	حامد جهانی
محمد مرادی	مصطفی دمی	منصور زبرکی
علیرضا گودرزی	رضا دهداری	سپهر معرفاوی
حسن کیایی حافظ	محراب زرگری	علی عطوان
مسعود ایزدی فر	امیر نجاتی	محمود پرپری
مهدی امیربان	بهرام دزفولی منش	علی رسولیان
تقی ابراهیمی مقدم	عبدالحلیم دریس	علیرضا سجادی قائم مقامی
زبیر هاشمی	تورج رستگاری	علی موسی پورگرچی
سپهر محجوبی	احمد شنگانی خسرو شاهی	محمد رضا علیجانی
مجید بصیرت	محمد رضا اسدی	کامران چاه بجاری
احمد بحری	بهنام دلاورپور	حمید روحبخش فراغتی
یاسر اثنا عشری	حسین رضوانی همدانی	فرحان سویدی سعیدانی
حسن البوخنفر	علی رضا رهنورد	میر شعیب هاشمی اسبو
بهنام محمدی	سعید قره داغی	حسین قاضی
کامبیز بهنام راد	محمد سمعی	مازیار حسین علی پور
مهدی بهامین	صمد دورانی	محمد سالاری
معین اسداله پور	پژمان رفیعی	فرید شریعتمداری
سعید احمدی	علی سلیمی	مسبب آقاجانی لزرجانی
مختار مرادی	یحیی کیامنصوری	نصرت الله کتکی
محمدهادی تقی زاده	محمد رضا سمعی نصر آبادی	محسن رفیعیان
سید محمود پیشوایی	محمد رضا دهقان	علی شجاعانی
غلام رضا باباجعفری دمنه	شهرام رومز	مسعود شریعتی
ولی بازارچی	خیراله سودانی	علی البوغبیش
مصطفی مشایخ	علی لواف	محمد هادی کبیرگیر
خدایار جمال آشتیانی	سید علی مصعوی	مرتضی سعیدی
فرزاد تجددی	امین رجبی	ابراهیم شیروانی شیری
مهران بخشی	شهریار زاهدی	عسکری صلح جو کارسیدانی
حسین باقری	شهرام شجاعی	وحید ابراهیمی لویه
سید رهام مفیدی	مسعود مبشری	محمد حسین گرچی فرد
محمد علی جمشیدی	محمد ابراهیم قربانزاده	حشمت الله صادقی اشکوری
مهدی حسین زاده	محمد رضا رجبی	رسول صادقی آرا
علیرضا تسلی	سید علیرضا فاطمی نیا	علی اکبر عابدیان کاسگری
مهدی بهراد	مرتضی شجاعی	وحید احمدخانی ملکی
سیداسماعیل میرسید	یوسف مرادی	امیر آریاراد
محمد جهانی	امیر حسین ابراهیمی	قدرت الله عبداللهیان
سید جواد حیدری	محمد رضا رزم آزمای	حامد صیادعلیزاده
امیر جباری نژاد	غلامرضا کهنسال	سعید عربی
سید کاظم حسین نژاد	رضا صابر	یوسف احمدی نسب
علی اکبر یاوری	مجید مغانلو	سید مصطفی میرسیدی
غلامرضا حاجیانی	ایوب اسدی	نژادش
باقر خسروی	بزدان رضایی	رضا کریمی خواه جلنگی
مصطفی حیدری سرشاد	فرخ لقمانیه	علی رضا عاشوری مالکوانی
سید اصغر حسینی	محمد صیادی	اسماعیل عروجی
رحمان یوسفی	فرزاد نوحا	بهروز اسحققی
محمد حسن زاده جشاری	حاتم بابائی اوشانق	سعداله میناوند
مهرداد خشمین	مهدی رضمانی نیا شیروانی	عبدالرضا گودرزی معظمی
سید جواد خادم مشهد طرقی	فرزاد محمودزاده	احمد قانندی
غلامرضا خشوعی	حمیدرضا عزیزی	محمد مهدی فرجی
	ابراهیم آخوندی	حسن اکبریان

داستان‌های Duty Mess

(قسمت دوم)

- دیروز بعد از ظهر بوس من با من بود. ما داشتیم تو انبار جلو ۴ وسائل وایرهای جرتقیله‌ها را جابجا می‌کردیم.

کارپنتر درست می‌گفت. خود من به آن‌ها گفته بودم که وایرها را جابجا کنند. چون می‌دانستم سر ملوان عاشق جابجا کردن وسائل انباری‌ها است تا شاید از آن میان تکه آهن بی مصرفی هم پیدا کند. می‌دانستم حداقل با این کار خدمتی هم به کار روزانه کشتی می‌کند. اطمینان داشتم که کارپنتر دروغ نمی‌گوید به همین دلیل رو به کاپیتان کردم و گفتم: کاپیتان قاسم دروغ نمی‌گوید آن‌ها تمام بعد از ظهر را آنجا بودند.

- پس کار کی بوده؟ حتماً کار خود من بوده؟!

- خوب شاید کار کس دیگری باشد. شاید کار بچه‌های موتورخانه باشد.
- چیف باید تحقیق کنی بفهمی کار کی بوده تا ظهر خبرش را برای من بیاور.

- بله کاپیتان

کاپیتان این را گفت و از پل فرمانده ای بیرون رفت.

من نگاهی به قاسم کردم و گفتم: عجب گرفتاری شدیم. حالا از کجا بفهمیم کار کی بوده؟

- من از بچه‌ها پرس‌وجو می‌کنم.

- آگه کسی بفهمه که کاپیتان به خاطر این کار ناراحته که هیچ کس این کار را گردن نمی‌گیره.

- پس نباید به بچه‌ها بگیم که علت آنانس صبح چی بود. باید بگذاریم ببینیم کسی پیدا می‌شه که خودش را لو بده

- باشه اما اگر منتظر بشیم تا ببینیم کی قصه این کار را فاش می‌کنه ممکنه دو سه ماه طول بکشه. بهتر اول به تحقیقی از محل بکنم و با چیف کوک صحبت کنم تا سرنخی بدست بیارم. تو فعلاً برو پایین به کسی هم از حرف‌های الان ما چیزی نگو. به غلام (سر ملوان) هم بگو نگران نباشه بلکه بگرده ببینه کار کی بود تا ما به جایی برسیم.

در حالی که کارپنتر از پل فرمانده ای خارج می‌شد من شروع کردم به فکر کردن تا راهی پیدا کردن شخصی که این گناه ناخوشدونی را مرتکب شده و کله گوسفند کاپیتان را دزدیده، پیدا کنم. درست مثل کارگاه پوارو قهرمان داستان‌های پلیسی آگاتا کریستی دنبال روش‌هایی

در قسمت قبل خواندید که گم شدن کله گوسفند قربانی شده، موجب عصبانیت فرمانده کشتی شده، بطوریکه او صبح زود با ورود به پل فرماندهی و اعلان عمومی، سرملوان را جریمه نموده و اضافه کار او را قطع کرده است.

... چند دقیقه ای از صحبت‌های من و کاپیتان نگذشته بود که ناگهان دستگیره در ورودی پل فرمانده ای به آرامی چرخید و کله مرد میان سالی با صورتی کشیده و سبزه که قد نسبتاً بلندی داشت، به اتفاق هیکلش به داخل پل فرمانده‌ای کشیده شد. او قاسم تعمیرکار ۱ کشتی بود که با چشمان گرد شده و محتاط در حالی که تکه کاغذ مچاله و کوچکی در دست داشت، وارد پل فرمانده ای شد. با صدای بلند سلامی به من و کاپیتان کرد. کاپیتان سرش را تکان کمی داد، یعنی دیدمت.

من هم به او سلام دادم و گفتم: هان سلام قاسم برگه آب را آوردی.

او در جواب گفت: بله چیف و در ادامه گفت: آنانس ۲ کرده بودید؟

از مدل ورودش به پل فرمانده ای فهمیدم که می‌دانسته که کاپیتان بالا است و آمده تا خبر جمع کند. کاغذی را که در آن مقدار آب آشامیدنی داخل مخازن آب شیرین را نوشته بود را هم بهانه کرده که کاپیتان گیر ندهد. چرا که معمولاً ساعت هفت این برگه را می‌آورد.

کاپیتان در جواب او گفت: مگر نشنیدی پشت بلند گو چیف چه گفت؟

کارپنتر که خیلی باهوش بود و می‌دانست که در این مواقع چه بگوید، سریع جواب داد: "چرا آقا فهمیدیم." اگر می‌گفت نفهمیدم کار خودش و خودم هر دو گیر بود. کاپیتان گفت: پس اگر فهمیدی به غلام (سر ملوان) میگی سریع بره، کله گوسفند را به چیف کوک پس بده.

کارپنتر در جواب گفت: آقا فکر نکنم بوس من کله گوسفند را برداشته باشه!

- پس کار کیه؟ غیر از او هیچ کس نیست که روی عرشه پرسه بزنه و هر چیزی را که ببینه برای خودش برداره. دیروز بعد از ظهر چیف کوک ۳ کله گوسفند را گذاشته بوده پاشنه کشتی تا دیگ آبجوش بپاره و آن را پاک کنه

۱. کارپنتر یا carpenter

2. Announce

۳. سرآشپز یا Chief Cook

داستان



فرمانده باید او را قبول کند.

خلاصه از روز آغاز کارهایش در کشتی همواره مورد غضب فرمانده قرار می‌گرفت و به هر بهانه‌ای فرمانده صدایش می‌کرد. از تمام کارهای او ایراد می‌گرفت. به طوری که جوان بیچاره اعتماد به نفس خود را از دست داده بود. هر روز با دلی پر و صورتی اشک آلود به پیش من می‌آمد و من همیشه سعی می‌کردم کارهای او را جلوی فرمانده خوب جلوه بدهم و از او تعریف کنم. شاید به این وسیله بتوانم کمی دل فرمانده را آرام کرده تا کمتر به او گیر بدهد و اذیتش کند. کاپیتان از مدل موهایی او هم خیلی بدش می‌آمد. از آنجایی که موهایی سرش را تا جلوی پیشانی بالا می‌آورد، او را پرواز بر آشیانه فاخته لقب داده بود و همیشه می‌گفت این پسر پرواز بر آشیانه فاخته کجاست؟ خلاصه دوران اذیت‌های کامبیز دورانی بود که خود داستانهای زیادی دارد که در ادامه گاه و بی‌گاه به آن‌ها اشاره خواهیم کرد.

اما این دوران هم درست مثل تمام داستان‌های ما شرقی‌ها ناگهان به کمک معجزه‌ای کم نظیر پایان یافت. بهتر است بگوییم که جهت حملات آن عوض شد. به طوری که کامبیز بی انضباط و بی کفایت، تبدیل به معجزه دوران و یکی از با استعدادترین افسران تاریخ زندگی کاپیتان گردید.

ادامه دارد....

گشتم که بتواند عامل این عمل را پیدا کنند. بعد از سال‌ها تحصیل در علوم نوبری و دریانوردی تازه فهمیدم که باید علم کارگاهی هم می‌خواندم. خلاصه افتخار عملیات پیدا کردن عامل دزدی کله گوسفند کاپیتان به من سپرده شده بود و بایستی هر چه زودتر این کار را شروع می‌کردم. ساعت نزدیک هشت بود که به یکباره یادم آمد که افسر سوّم را بیدار نکرده‌ام. به کابینش زنگ زدم و پس از چندین بار بوق زدن زنگ تلفن، پسر زلف کاکالی گوشی را برداشت. از پشت گوشی گفتم: ساعت نزدیک هشت است زودتر پاشو بیا شیف‌ت را تحویل بگیر.

با صدای حق به جانبی از پشت گوشی جواب داد: آقا چیف ساعت هشته من صبحانه نخوردم.

گفتم: پاشو زودتر بیا بریج ۵ که من کلی کار دارم. تو یخچال همه چی هست. همینجا یه چیزی می‌خوری من کلی کار دارم.

- بله

و با اکراه گوشی تلفن را سر جایش گذاشتم. افسر سوّم تازه دانشکده را تمام کرده بود و این کشتی دومش بود. اسمش کامبیز بود. اسمی که مورد تنفر شدید کاپیتان بود. و به همین خاطر زمانی که به کشتی ملحق می‌شد کاپیتان چندین بار سعی کرد که به اداره کشتیرانی بقبولاند که او بدرد این کشتی نمی‌خورد تا فرد دیگری را به جای او بفرستد. اما از اداره کشتیرانی تاکید کردند که امکان جابجایی او با فرد دیگری وجود ندارد و

فضای مجازی و مسئولیت‌های دریانوردان در قبال کارفرمایان

از آنجایی که پیام رسان‌ها و رسانه‌های مجازی به صورت گسترده‌ای وجوه مختلف زندگی، جوامع و تشکل‌های انسانی را متحول نموده است، علاوه بر امکانات و مزایای فراوان مسوولیت‌های فردی، حرفه‌ای و اجتماعی را بوجود آورده است. دریانوردان نیز از این قاعده مستثنی نمی‌باشند و اکثر شرکتهای کشتیرانی و مالکان دستورالعمل‌هایی در این ارتباط تدوین نموده‌اند. انجمن صنفی به عنوان حامی منافع دریانوردان در راستای ایفای وظیفه اطلاع رسانی و آگاهی بخشی خود به عنوان نمونه اقدام به ترجمه دستورالعمل یکی از شرکت‌های عمده کارفرمایی نموده است، امید است این گام کوچک در جهت آشنایی دریانوردان عزیز با این مقوله مفید واقع شود و انگیزه‌های باشد برای مراجعه به دستورالعمل‌های اختصاصی هر کارفرما. شایان ذکر است این دستورالعمل‌ها و مقررات داخلی معمولاً به هنگام استخدام مورد تایید و پذیرش ضمنی دریانورد قرار می‌گیرد. این پذیرش به معنی قبول تبعات و مسوولیت‌های ناشی از آن می‌باشد.

❖ مشارکت در شبکه های اجتماعی

پ) رسانه اجتماعی مجمعی است برای ارایه دیدگاه‌ها و ایده‌های شخصی شما. هرگاه به صورت برخط در مورد محل کار خود صحبت می‌کنید اطمینان حاصل نمایید به صورت شفاف مشخص کرده‌اید هرگونه اظهار نظر مختص شماست و دیدگاه‌ها و ارزش‌های شرکت را ارایه نمی‌کند.

ت) از نقض حریم خصوصی همکاران خود، مشتریان و رقبا اجتناب کنید.

ج) به عنوان یک قانون عمومی ساده شما باید تنها مطالبی را به صورت برخط منتشر نمایید که اگر بخواهید شخصا به صورت عمومی مطرح نمایید، احساس راحتی نمایید و آیا از خوانده شدن اظهار نظر توسط والدینتان، فرزندانان و یا مدیران شرکت احساس رضایت خواهید داشت؟ (س) هرگز از یک رسانه اجتماعی به عنوان محلی برای آسیب رساندن، پرخاش، توهین، بدنام کردن یا شرمندگی ساختن دیگران استفاده نکنید.

خ) اگر در رسانه‌های اجتماعی به مطلب منفی در مورد شرکت برخورد نمودید، به منظور رسیدگی کردن به آن فرمانده کشتی یا دفتر شرکت را آگاه نمایید.

ج) هیچ گاه تصاویر، ویدئو یا مطالبی در مورد هر سانحه یا اطلاعات مربوط به مسایل ایمنی و امنیتی را به صورت برخط به اشتراک نگذارید.

د) هر افسر یا خدمه ای که اطلاعاتی مغایر با آنچه که در راهنمایی‌های فوق به صورت برخط نشر دهد در معرض اقدام انضباطی خواهد بود. در موارد حاد سرانجام کار به اخراج و اقدام قانونی احتمالی منتج خواهد شد.

۱- تمامی افسران و خدمه هنگام انتشار یک پست، به روز رسانی یک وضعیت، توییت کردن، نشر یک تصویر در بستر رسانه‌های اجتماعی می‌بایست نسبت به مفاهیم گسترده و الزامات آن، هوشیار و آگاه باشند.

۲- چنانچه شما نسبت به مناسب بودن انتشار یک مطلب شک و تردید دارید، میبایست (قبل از انتشار) با فرمانده کشتی یا دفتر شرکت موضوع را مطرح نمایید.

۳- هیچ یک از افسران یا خدمه مجاز به انتشار اطلاعاتی در مورد یک سانحه که در جریان است، نمی‌باشند.

۴- ضمن اینکه رسانه‌های اجتماعی یک راه مهم در برقراری ارتباط با دوستان و خانواده است، نکات راهنمای ذیل در هنگام استفاده از آنها میبایست مورد توجه قرار گیرد:

الف) رسانه اجتماعی بین محیط‌های عمومی و شخصی (خصوصی) وجود دارند. عملکرد و (بیان) دیدگاه‌های شما می‌تواند بر اعتبار شرکت اثر شدید داشته باشد. پس نسبت به این مورد و نتایج بالقوه انتشار هرگونه مطلب به صورت برخط آگاه باشید.

ب) هیچ گاه در مورد شرکت اطلاعات غیر دقیق و نا صحیح به صورت برخط^۱ منتشر نکنید. چنانچه از صحت و دقیق بودن نظر و تفسیر خود اطمینان ندارید از انتشار آن خودداری نمایید و یا موضوع را با فرمانده کشتی مطرح نمایید و تطبیق دهید.

1. online

دبیر کل آی‌مو: مرحوم امیر جنبد مصداق والاترین سنت های دریانوردی است



به گزارش مانا سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) طی ابلاغ کتبی به سازمان بنادر و دریانوردی ایران، کاپیتان امیر جنبد را به عنوان «دریانوردی شجاع» شایسته قدردانی و دریافت جایزه جهانی شجاعت دانست.

دبیر کل آی‌مو طی نامه ای به مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد: بدین وسیله افتخار دارم به اطلاع برسانم کاپیتان جنبد فرمانده شناور «گل افروز» به علت دلآوری بی نظیر خود در نجات هشت خدمه شناور تفریحی «ترکر ۲» در شرایط بسیار نامساعد جوی و دریایی در تاریخ سوم ژانویه ۲۰۱۷، از سوی شورای آی‌مو شایسته دریافت تقدیرنامه شناخته شده است. دبیر کل آی‌مو با تبریک و مباحثات به جامعه دریایی به خاطر زحمات و دلآوری های کاپیتان جنبد، گفت: مرحوم جنبد مصداق والاترین سنت های دریانوردی است که از دیرباز نزد زنان و مردان فعال در دریاها و کشتی ها جریان داشته است. کی تاک لیم در پایان این نامه آورده است: شهامت و تجربه کاپیتان جنبد شایان تقدیر و تمجید است و آموزش روح بزرگ وی را از خداوند خواستاریم.

خبرهای دریایی

معرفی دبیر اجرایی انجمن صنفی



طی حکمی از سوی کاپیتان آرمان جهان بیگلری رییس هیأت مدیره، کاپیتان حسن تیمورتاش به عنوان دبیر اجرایی انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران منصوب گردید. کاپیتان تیمورتاش از پیشکسوتان صنعت دریانوردی و بازنشسته سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشند. از جمله سمت‌های سابق ایشان دبیر کلی اتحادیه مالکان کشتی می‌باشد. نشریه کرانه برای این پیشکسوت عرصه دریانوردی آرزوی توفیق در سمت جدید را دارد.

ساخت پیشرفته‌ترین آمبولانس دریایی کشور در قشم



مدیر روابط عمومی و امور بین الملل دانشگاه علوم پزشکی هرمزگان از بهره برداری از پیشرفته‌ترین آمبولانس دریایی کشور در شهرستان قشم همزمان با هفته دولت امسال خبر داد. به گزارش مارین نیوز، مدیر روابط عمومی و امور بین الملل دانشگاه علوم پزشکی هرمزگان با اعلام این خبر اظهار داشت: اجرای این پروژه از شش ماه پیش با مشارکت خیرین در قشم آغاز شده و هفته دولت امسال به بهره برداری می‌رسد. دکتر فاطمه نوروزیان افزود: هزینه های ساخت این شناور آمبولانس از سوی مدیریت شرکت شناور سازی مدکندآلوی قشم تقبل شده و در همین شرکت نیز در دست ساخت است.

نوروزیان خاطرنشان کرد: از جمله مزایای مهم این آمبولانس دریایی جدید می‌توان به امکان ارائه خدمات به چند بیمار و مصدوم به طور همزمان، وجود ۲ موتور ۳۵۰، سرعت بالای شناور و قابلیت مانور آن در شرایط جوی نامساعد تا گرید ۴، قابلیت بیرون آمدن از زیر آب بر اثر امواج بالا و ادامه حرکت در مسیر اشاره کرد.

دعوت ویژه ITF از انجمن دریانوردان تجاری ایران



سازمان جهانی حمل و نقل از انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران جهت حضور در جلسه دو سالانه ITF-MSC با محوریت موضوع AUTOMATION و اثرات آن بر شرایط و فرصت های شغلی دریانوردان دعوت به عمل آورد.

تقدیر از ۴۰ دریانورد نمونه در روز جهانی دریانوردی



مدیر کل امور دریانوردان و سازمانهای تخصصی بین المللی در گفتگو با خبرنگار مانا گفت: از حدود ۴۰ نفر از دریانوردان نمونه کشور که از سوی ارگانها، نهادهای دولتی، غیر دولتی و شرکت های کشتیرانی معرفی شده اند طی مراسمی در تاریخ ۱۴ تیر ماه و با حضور جمع کثیری از دریانوردان، مقامات و مسئولین کشور، شرکت های کشتیرانی و انجمن های صنفی دریایی تقدیر به عمل می آید. شایان ذکر است حدود ۶ سال پیش و در حاشیه کنفرانس دیپلماتیک اصلاح کنوانسیون STCW در شهر مانیل فیلیپین، ۲۵ ژوئن هر سال از سوی سازمان بین المللی دریانوردی به عنوان روز دریانورد انتخاب شد و بر همین اساس همه کشورهای جهان سعی می کنند با بزرگداشت این روز از زحمات بیش از ۱,۵ میلیون نفر دریانورد فعال در اقیانوس های جهان قدردانی کنند.

در این مراسم از دریانوردان نمونه سال ۹۶ که با حضور عباس آخوندی وزیر راه و شهر سازی و سایر مقامات کشوری و لشکری که در مجتمع فرهنگی، رفاهی، آموزشی سازمان بنادر و دریانوردی در برگزار شد، اسامی دریانوردان نمونه اعلام و از آنها تقدیر شد. در این مراسم از خانواده کاپیتان فقید امیر جنید از دریانوردان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که در نجات سرنشینان قایق تفریحی در آب های سواحل آفریقای جنوبی توسط کشتی گل افروز تا پای جان تلاش کرد و پس از آن عملیات، در حین انجام وظایف فرماندهی کشتی در آب های اقیانوس اطلس بر اثر سکتته قلبی جان خود را از دست داد با اهدای لوح تجلیل شد. همچنین نام این کاپیتان فقید جهت دریافت جایزه عملیات شجاعانه ویژه IMO در سال ۲۰۱۷ به سازمان بین المللی آیمو معرفی شد. اسامی دریانوردان نمونه به شرح زیر است:

انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران	نیروی دریایی ارتش	شرکت کشتیرانی ج. ۱.۱	سازمان بنادر و دریانوردی
پژمان رفیعی سیاه خالسر	ناخدا سوم عرشه محمدرضا ابراهیمی	گودرز قلعه گلاب	عادل میهن دوست
حمید نیک بین	ناخدا سوم عرشه فرهاد فتاحی	سعید اسدا... زاده	ناصر کیانی هرچگانی
شرکت ملی نفتکش ایران	ناخدا سوم تکاور سید جابر عنایتی	مجید تمدن	مسعود بنیاد
امیرحسین رستمی	ناوسروان عرشه جهانگیر رفیعی	بهنام سمندری خطبه سرا	سعید آزاده
داوود سپهری محتشم	نیروی دریایی سیاه پاسداران	مسعود احمدی	محمد حسین حسینی
عبدالمیر طالقانی	محمد میر جوینی	عبدالمجید محمد زاد	درویش پیش سرابان
مجتبی پورا ابراهیم عمران	یعقوب صادقی بهمنی	شرکت کشتیرانی والفجر	حامد مرادی
دریانورد پیشکسوت نمونه	محمد باقر روانشاد	علی محمد مریخ	محمد خسروی
کاپیتان توفیق صدر موسوی	انجمن کشتیرانی خدمات وابسته	سازمان شیلات ایران	پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی
	خالد عاشوری منفرد	شهید دبری پور	عبدالحکیم بارانی
	رضا محمد زاده	مرتضی خالقی پور	اتحادیه مالکان کشتی ایران
	اتحادیه تعاونی حمل بار و مسافر	عبدالله روشناس	میلاذ شریف
	ناخدا ناچ ثامری	شرکت پایانه های نفتی	مرتضی خالقی شامی
	شرکت دریایی هدایت کشتی	ناخدا عباس چوغونی	سازمان حفاظت محیط زیست
	شاهین ترکپور		ایرج سلیمانی

نجات جان ۸ دریانورد یک لنج باری در آبهای بندر لنگه

با امدادسانی به موقع و سریع شناور ناجی ۱۱، سرنشینان یک فروند لنج باری از خطر غرق شدن نجات یافتند. معاون امور دریایی بنادر غرب هرمزگان از نجات جان ۸ نفر دریانورد سرنشین یک فروند لنج باری ایرانی خبر داد که در حوالی آبهای جزیره ابوموسی به دلیل آبگرفتگی غرق شد. به گزارش تین نیوز به نقل از روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، "حمید زنگانه" ضمن بیان جزئیاتی بیشتر در رابطه با این سانحه دریایی گفت: این لنج باری حامل ۳۲۰ تن محموله صادراتی گچ و سیمان بود که از بندر کنگ به سمت بندر شارجه در کشور امارات حرکت می نمود که به علت مواجه شدن با شرایط نامساعد جوی، در فاصله ۱۵ مایلی از شارجه دچار آبگرفتگی و غرق شد. وی ادامه داد: به محض دریافت پیام اضطرار، شناور ناجی ۱۱ به موقعیت سانحه اعزام شد اما به علت حجم زیاد آبگرفتگی لنج سانحه دیده به اعماق دریا فرو رفت. این مقام مسئول با اشاره به اینکه تمامی سرنشینان برای نجات جان خود به درون "لایف رفت" رفته و توسط جریان آب جابجا شده بودند اضافه کرد: با اقدام به موقع شناور ناجی ۱۱ و بعد از ساعت ها جستجو بدلیل نداشتن موقعیت دقیق از محل دریانوردان، خوشبختانه هر هشت نفر سرنشین این لنج باری از خطر غرق شدن نجات یافتند. لازم به ذکر است؛ نجات یافتگان در حال حاضر در صحت کامل به سر می برند و وضعیت سلامتی آنها رضایت بخش گزارش شده است.

مکران گنجی فراموش شده



دیدار خود با فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به تاریخ ۹ آذر ۱۳۹۳ اینگونه فرمودند: "مسئله آبادسازی سواحل مکران نیز جزء همین کارهای اساسی است که باید با همکاری دولت، برنامه های مورد نظر در این منطقه با سرعت بیشتری دنبال شود" رهبر انقلاب پیش از این در سال ۹۱ نیز در دیدار با فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی، ضمن تاکید بر احیای نام اصیل مکران، بار دیگر ضرورت توسعه ظرفیت های مغفول مانده سواحل شمال دریای عمان را مطرح کردند. در سیاست های کلی برنامه ششم توسعه کشور نیز توجه ویژه به توسعه سواحل مکران مورد توجه مقام معظم رهبری قرار گرفته است و تمام سازمان ها و وزارتخانه های کشور موظفند همکاری های لازم برای این مهم را در برنامه ششم توسعه کشور به کار بگیرند.

مکران، مکران یا مکوران، از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است. در بعضی منابع اروپایی قرن های ۱۶ تا ۱۸ از ایالت مکران نام برده شده است. مارین نیوز- مکران، مکران یا مکوران، از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس الکوه در غرب جاسک تا لاس بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. در بعضی منابع اروپایی قرن های ۱۶ تا ۱۸ از ایالت مکران نام برده شده است. پیشینه تاریخی این سواحل به ۵۴۵۵ پیش از میلاد مسیح باز می گردد. در دوره های مختلف تاریخی این منطقه خودمختار و تحت اداره خوانین محلی بوده است که گاهی خود را رعایای دولت ایران می نامیدند. امپراتوری بریتانیا در قرن هیجده این منطقه را جزو هند و مستعمره بریتانیا نمود. امروزه در هند و در پاکستان شهرهایی بنام مکران وجود دارد. مکران در دوره های مختلف تاریخی بخشی از قلمرو ایران بوده است. مکران در نوشته های مسالک و ممالک و التقویم اقلیم دوم و از کرمان تا رود مهران (ایندوس) نامیده شده است. سفرنامه مارکوپولو نیز مکران را شرح داده است. در بعضی اسناد و نقشه های تاریخی اروپایی و بعضی نوشته های عربی نیز بحر مکران بیان شده است. سواحل مکران بنا به فرمایشات مقام رهبری، گنجی فراموش شده است که بایستی هر چه سریعتر از ظرفیت ها و مواهب موجود در آن بهره برده و زیرساخت های لازم برای این امر به وجود آید. حضرت آیت اله خامنه ای در



با توجه به ماهیت و نوع
شغل دریاوردی و امکان
بازدید از بنادر مختلف جهان
در حین مأموریت و کار بر
کشتی، بر آن شدیم که در
هر شماره یکی از این بنادر
مهم را معرفی نماییم تا
دریاوردان عزیز با شناخت
کامل، بتوانند از اوقات
استراحت و توقف خود در
آن بندر، بهترین استفاده
را ببرند و بتوانند با روحیه
کامل به کار و تلاش خود در
کشتی ادامه دهند.
ایوذر کریم پور

این قسمت: شهر معماری‌های باشکوه، بارسلون



بارسلون پایتخت و پرجمعیت‌ترین شهر بخش خودمختار کاتالونیا و پس از مادرید پرجمعیت‌ترین شهر اسپانیا و مهم‌ترین بندر این کشور است. مجموعاً در حدود پنج میلیون نفر در ناحیه شهری بارسلونا زندگی می‌کنند. بارسلون ششمین شهر پرجمعیت اتحادیه اروپا و بزرگ‌ترین کلان شهر اروپا در کنار دریای مدیترانه است. بارسلون به لحاظ اهمیت در امور مالی، تجارت، رسانه، سرگرمی، هنر، بازرگانی بین‌المللی، آموزش و گردشگری یک شهر جهانی است. بندر بارسلونا یکی از مهم‌ترین بنادر اروپا در دریای مدیترانه می‌باشد. شهر بارسلون

دارای یک شبکه بزرگراهی گسترده و قطار سریع‌السیر نیز هست که اسپانیا را به فرانسه و بعد پرتغال متصل می‌کند. بارسلون ۱۲مین شهر جهان و ۴مین شهر اروپا به لحاظ شمار بازدیدکننده در سال است. این شهر سالیانه در حدود ۵ میلیون توریست را به خود جذب می‌کند بارسلون با ۱۷۷ میلیارد یورو تولید ناخالص داخلی ۴مین شهر ثروتمند اتحادیه اروپا و ۳۵مین شهر جهان است.

بارسلون به عنوان یک شهر رومی تأسیس شد و بعدها پایتخت کنت‌های بارسلون گشت. پس از پیوستن به پادشاهی آراگون یکی از شهرهای مهم امپراتوری آراگون بود. این شهر در طول تاریخ خود بارها مورد تصرف قرار گرفت. امروزه بارسلون یکی از مراکز مهم فرهنگی و به یکی از مقصدهای اصلی گردشگران بدل گشته و از میراث فرهنگی غنی برخوردار است. از سوی دیگر این شهر به سبب بناهای معمارانی چون آنتونیو گائودی و لوییز دومانچه‌ای مونتانه که به عنوان میراث جهانی یونسکو انتخاب شده‌اند شهرت دارد. همچنین بارسلون مقر اصلی اتحادیه کشورهای دریای مدیترانه نیز می‌باشد. بارسلون به عنوان پایتخت کاتالونیا، مقر اصلی دولت کاتالونیا است. پارلمان کاتالونیا و دیوان عالی کشور نیز در این شهر قرار دارند.

نام بارسلون از زبان فنیقی‌های ساکن ایبری که آن را بارکنو می‌خواندند آمده است. این مطلب را می‌توان بواسطه یک سکه قدیمی که بر روی آن به خط ایبری، بارکنو نوشته شده است تأیید کرد. در متون یونان باستان آن را بارکینون و در لاتین آن را بارسیلونوم نوشته‌اند. در قرون وسطی این شهر به شکل‌های مختلفی

چون بارچینونا، بارسلونا، بارچلونا و بارچوننا شناخته می‌شده است. همچنین برخی نوشته‌ها نام این شهر را به جنرال کارتاژ، همیلکار بارسا مرتبط دانسته‌اند. در رابطه با تاریخ ساخت این شهر دو داستان متفاوت وجود دارد. داستان اول ساخت شهر را به ۴۰۰ سال پیش از ساخت رم توسط اسطوره‌ای به نام هرکول نقل می‌کند. داستان دوم تأسیس این شهر را به همیلکار بارسا کارتاژی پدر هانیبال نسبت می‌دهد که نام این شهر را بارسینو نام نهاد. اماکن دیدنی بارسلونا

بارسلون دارای دوازده پارک تاریخی و آثار باستانی بسیاری است. همچنین سواحل زیبای بارسلون محلی برای تفریح اروپاییان است. علاوه بر این، بارسلون چندین آسمان‌خراش دارد که بلندترین آن «هتل هنر» است و ۱۵۴ متر بلندی دارد. این شهر به تنهایی سه محوطه میراث فرهنگی کشور اسپانیا را در خود جای داده است.

باری گوتیک



باری گوتیک مرکز شهر قدیم بارسلون است که با وجود برخی تغییرات ایجاد شده در قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ بناهایی از قرون وسطی و تعدادی قدیمی‌تر متعلق به رومی‌ها هنوز در آن وجود دارد. معماری مدرنیته کاتالان که بین سال‌های ۱۸۸۵ و ۱۹۵۰ گسترش یافته، میراث بسیار مهمی در بارسلون است و شمار قابل توجهی از این بناها در فهرست میراث جهانی یونسکو به ثبت رسیده‌اند.

موزه‌های شهر بارسلون



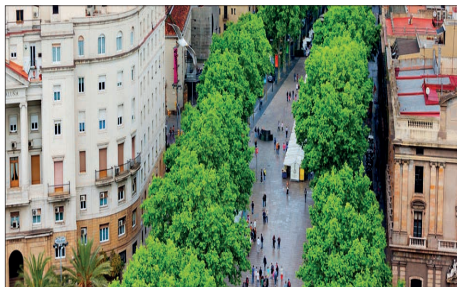
بارسلون دارای موزه‌ها زیاد است که موضوعات و محدوده‌های مختلفی را پوشش می‌دهند. موزه ملی هنر کاتالونیا که به سبب دارا بودن مجموعه بسیار خوش در زمینه هنر رمانسک شهرت دارد یا موزه هنر معاصر بارسلونا که بر روی دوره بعد از جنگ کاتالان و هنر اسپانیایی معطوف است. می‌توان از بنیاد خوان میرو، موزه پیکاسو و بنیاد آنتونی تاپیس که مجموعه‌های مهمی از این شخصیت‌ها شناخته شده را در بردارند نیز یاد کرد. برخی از موزه‌ها موضوعات تاریخی را پوشش می‌دهند، نظیر موزه تاریخ شهر، موزه تاریخ کاتالونیا، موزه باستان‌شناسی کاتالونیا، موزه دریانوری بارسلون و موزه شخصی - خصوصی مصری‌ها. موزه اروتیک بارسلون که در این میان یکی از موزه‌های ویژه است و موزه علم کوسموکایخا که در سال ۲۰۰۶ جایزه موزه سال اروپا را دریافت کرد.

کلیسای ساگرادا فامیلیا



اگر قرار باشد فقط یک دیدنی در این شهر ببینید، همین ساگرادای عجیب و مدرن است. کلیسایی بزرگ و نیمه‌کاره که اثر آنتونی گائودی معمار اسپانیایی‌ست و البته از کلیشه‌های معروف کلیساهای اروپایی هم در آن خبری نیست؛ گائودی اصولاً به خاطر سبک عجیب و غریب و بسیار شخصی‌اش معروف است و ساگرادا بزرگترین شاهکار اوست. او در ۱۸۸۴ ساخت این جاذبه گردشگری بارسلونا را آغاز کرد و بعد از ۴۲ سال تلاش در ۱۹۲۶ از دنیا رفت؛ در حالیکه هنوز هم نتوانسته بود آن را تمام کند. قرار است که در سال ۲۰۲۶ هم‌زمان با صدمین سالگرد درگذشت گائودی، ساخت این کلیسا به پایان برسد این کلیسا جزو میراث جهانی یونسکو و از مهمترین جاذبه‌های گردشگری بارسلونا است و هر سال ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار بازدیدکننده دارد.

خیابان لارامبلا



معروف‌ترین و شلوغ‌ترین خیابان بارسلونا که به میدان کاتالونیا در مرکزی‌ترین نقطه شهر منتهی می‌شود. بلوار پهنی مخصوص پیاده‌ها که پنجره‌ای به سوی زندگی و فرهنگ کاتالان است. دو طرفش مراکز فرهنگی، سالن‌های تئاتر و ساختمان‌هایی می‌بینید که معماری‌شان خیره‌کننده است. از آن خیابان‌هایی‌ست که روزها شلوغند و شب‌ها زنده و بیدار. در مسیر این خیابان، کاخ کاتالونیا و بنای یادبود کولوم مجسمه بلند کریستف کلمب را خواهید دید که به سمت قاره آمریکا اشاره می‌کند. از ایستگاه متروی کاتالونیا یا لیسئو می‌توانید به لارامبلا برسید.

کاسامیلا



این خانه بزرگ شاهکار عجیب دیگری از گائودی و از مناطق دیدنی بارسلونا است که در فاصله ۱۹۰۵ تا ۱۹۱۰ برای خانواده سرشناس میلا طراحی‌اش کرده و به همین خاطر به آن کاسا میلا (خانه میلا) می‌گویند. البته به خاطر نمای سنگی خاکستری و موج‌دارش به لاپدررا (معدن سنگ) هم معروف است. پشت بام خانه به خاطر دودکش‌های عجیبی که بیشتر شبیه مجسمه‌ها و اشکال انتزاعی هستند، بسیار مشهور و دیدنی است و اتاق زیر شیروانی هم نمایشگاهی است که سبک و شیوه طراحی گائودی را با استفاده از ماکت‌ها و مدل‌ها نشان می‌دهد.

پارک گوئل



پارک بزرگی روی تپه ال کارمل که طراحی گائودی معروف است و طی سال‌های ۱۹۰۰ تا ۱۹۱۴ ساخته شده. تزئینات فراوان و سازه‌های معماری گائودی، گوئل را تبدیل به موزه‌ای از آثار او و از جذاب‌ترین دیدنی‌های بارسلونا کرده است. این پارک جادویی پر از مجسمه‌ها، پیکره‌های عجیب و جالب و کاشی‌کاری‌های خیره‌کننده است. مسیرهای پیاده‌روی با تخته‌سنگ‌ها و ستون‌هایی که انگار از زمین مثل درخت بیرون زده‌اند، تزیین شده و سازه‌هایی با طراحی‌های عجیب در آن به یادگار مانده. گوئل جزء میراث جهانی یونسکو است و دیدنی‌های آن تمام‌نشدنی‌اند. از متروی لسپز یا والکارکا می‌توانید به پارک برسید. اگر نمی‌خواهید پیاده از تپه بالا بروید از اتوبوس شماره ۲۴ استفاده کنید.

فواره گادی



این فواره در پارک Parc de la Ciutadella واقع شده و در حقیقت گرامیداشت مقام نپتون، خدای آب و دریا در اساطیر روم باستان است. چندین مجسمه‌ی شیردال (یا گریفین که موجودی افسان‌های با تن شیر و سر عقاب (دال) و گوش اسب است) آب را به داخل استخر می‌پاشند. در قسمت بالاتر، مجسمه‌ی نپتون قرار دارد و بالاتر از آن نیز مجسمه‌هایی طلایی خودنمایی می‌کنند. این پارک، مکان مناسبی برای یک استراحت چندساعته است.

• بارسلون اماکن زیادی برای موسیقی زنده و تئاتر دارد. از بین این اماکن، اماکن شناخته شده‌ای نظیر سالن اپرا گران تئاتر دل لیسئو، تئاتر ملی کاتالونیا، تئاتر لیور و سالن موسیقی قصر موسیقی کاتالان شایان ذکر هستند. همچنین بارسلون خانه ارکستر سمفونیک ملی کاتالونیا و بارسلون موسوم به اوبی‌سی (به انگلیسی: OBC) است که بزرگترین ارکستر سمفونیک کاتالونیا نیز محسوب می‌شود.

• دریا، ساحل و آفتاب بخش جدانشدنی سفر به بارسلون‌اند. بارسلونتا بخش آفتابی شهر است؛ منظره‌ای رویایی کنار دریا که ساحل شنی و رستوران‌های دریایی معروفش وسوسه‌تان می‌کند تمام روز را آنجا بمانید. تابستان‌ها، بارسلونتا شلوغ‌ترین جای شهر است و البته نزدیک‌ترین ساحل شنی برای کسانی که در شهر هتل گرفته باشند. به جز قدم زدن، شنا کردن و آفتاب گرفتن می‌توانید موج‌سواری و قایق‌سواری را هم امتحان کنید. رستوران‌های ساحل غذاهای دریایی خوشمزه‌ای دارند اما ارزان نیستند. البته یک سوپرمارکت محلی هم درست قبل از ساحل قرار گرفته که خوراکی و نوشیدنی با قیمت مناسب می‌فروشد. مسیرهایی هم برای دوچرخه‌سواری و اسکیت در امتداد ساحل وجود دارد که بچه‌ها در بارسلونا می‌توانند از آن لذت ببرند. بارسلونتا همه را خوشحال نگه می‌دارد.

• "تاپاس" نام شناخته شده‌ای در اسپانیا است. به جای اینکه یک پرس کامل از یک غذا را سفارش بدهید، تاپاس این امکان را به شما می‌دهد که سایز کوچک‌تری از غذاها را تجربه کنید. به عبارتی دیگر، "تاپاس" پُرس‌های کوچکی از غذا، پیش‌غذا و خوردنی‌ها است که برخی از رستوران‌های اسپانیا و بارسلونا فقط تاپاس ارائه می‌دهند. تابلوی تاپاس را در سردر و در منوی خیلی از رستوران‌های بارسلونا می‌توان دید.



• پائیا نام غذای معروف اسپانیا است که در همان ظرفی (تابه) که درست می‌شود، سرو می‌شود. پائیا حجم قابل توجهی برنج دارد که به سبک متفاوتی از پخت ایرانی، درست می‌شود و بر حسب علاقه و سفارش مشتری، با میگو یا مرغ یا صدف یا گوشت مخلوط است.

• هتل‌های بارسلون با اینکه دور از مرکز شهر قرار دارند اما خیلی ارزان نیستند. هزینه‌ی اتاق‌های دوتخته از شبی ۶۰ یورو شروع می‌شود. در این شهر، قیمت اتاق‌های هاستل‌ها بسیار متفاوت است. معمولاً از شبی ۱۵ یورو شروع می‌شود ولی به طور میانگین ۲۰ تا ۳۵ یورو هزینه دارد. در هاستل‌های شناخته شده‌تر باید شبی حدوداً ۳۰ یورو (۱۳۳,۲۱۰ تومان) بپردازید. هزینه‌ی اقامت در اتاق‌های خصوصی هاستل‌ها از شبی ۵۵ یورو برای یک اتاق دوتخته شروع می‌شود. Hello BCN و Kabul دو مورد از هاستل‌های معروف بارسلون هستند.

• می‌توانید با پرداخت ۶ تا ۱۳ یورو از وعده‌های غذایی ارزانی و خوراک تاپاس که نوعی غذای حاضری اسپانیایی است، استفاده کنید. اگر نوشیدنی هم سفارش دهید، هزینه‌ی شما برای هر وعده در حدود ۱۸ یورو می‌شود. یک وعده غذا در رستورانی خوب در حدود ۲۴ یورو هزینه دارد. اگر دوست دارید پائیا، غذای سنتی اسپانیا به همراه نوشیدنی و پیش‌غذا سفارش دهید، باید برای هر وعده در حدود ۳۶ یورو در نظر بگیرید. فست‌فودهای ارزان قیمت مثل مک دونالد و Maoz در حدود ۶ یورو قیمت دارند. اگر تصمیم دارید خودتان آشپزی کنید، هزینه‌ی تهیه‌ی مواد خوراکی برای یک هفته حدود ۳۶ یورو برایتان تمام می‌شود.

• بلیط مترو و اتوبوس برای هر سفر ۲.۱۵ یورو قیمت دارد. البته اگر پک‌های ده‌تایی بلیط تهیه کنید شامل تخفیف نیز می‌شوند. یک بسته ده‌تایی بلیط، ۹.۹۵ یورو قیمت دارد.

نکته‌هایی برای صرفه‌جویی در هزینه‌ها

• با در اختیار داشتن این کارت هوشمند Barcelona Card می‌توانید از تخفیف‌های خوبی در سیستم حمل‌ونقل عمومی، موزه‌ها، امکانات رفاهی و سرگرمی، فروشگاه‌ها و برخی رستوران‌های منتخب، بهره‌مند شوید. این کارت، هزینه‌های مترو و اتوبوس و سفرهای نامحدود با سیستم حمل‌ونقل عمومی را نیز شامل می‌شود.

• بسیاری از موزه‌های شهر بارسلون رایگان هستند و بازدید از آن‌ها برای عموم آزاد است. همه‌ی موزه‌های شهر در اولین یکشنبه‌ی هر ماه، رایگان هستند. به جز موزه‌ی تاریخ شهر که بعدازظهر اولین شنبه‌ی هر ماه، رایگان است. موزه‌ها همچنین برای گروه‌های مطالعاتی، بعدازظهر چهارشنبه‌ها رایگان هستند. بسیاری از آن‌ها نیز بعد از ساعت ۳ صبح روزهای یکشنبه، هزینه‌ی ورودی ندارند.

مسئولیت مالکان شناورها در برابر دریانوردان بر اساس الزامات مقاوله نامه کار دریایی

قسمت دوم

پیام برهمند

چکیده:

همچنانکه مستحضرید مطابق ماده ۸ کنوانسیون، کشور عزیزمان نیز پس از گذشت یکسال از مبادله اسناد مقاوله نامه کار دریایی ۲۰۰۶، در نهایت در خردادماه ۱۳۹۳ عملاً متعهد به اجرای این کنوانسیون گردیده است و می توان اذعان نمود که با عنایت به سایر الزامات قانونی از جمله ماده ۹ ق.م. که می فرماید: "مقررات عهدی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر دول، منعقد شده باشد در حکم قانون است." هم اکنون این مقاوله نامه در حکم قانون کار دریایی ایران و حتی فراتر از آن بشمار می آید، چرا که علاوه بر وصف ملی دارای آثار بین المللی نیز می باشد و با عنایت به ماده ۹ خود کنوانسیون حداقل تا ده سال پس از الحاق نیز برای کشور عزیزمان و شناورهای مشمول کنوانسیون و تحت پرچم ایران الزام آور خواهد بود.

۳- زمان و مکانی که قرارداد کار در آن منعقد گردیده است نیز به دلایل ذیل دارای اهمیتند، که در ابتدا مساله زمان را بررسی می کنیم.

نکات ذیل در خصوص زمان قرارداد کار در رفع تعارضات و ابهامات و اختلافات ذیل قابل استفاده است.

- اهلیت داشتن طرفین در هنگام تنظیم قرارداد.

- بررسی صلاحیت طرفین بر مبنای مدارکشان.

- مساله ورشکستگی و استفاده یا عدم استفاده از تضمینات مالی خواسته شده در اصلاحیه های جدید در زمان غرق کشتی یا ورشکستگی مالک.

- "گاهاً" زمان قرارداد می تواند همان شروع زمان پرداخت دستمزد باشد و یا اینکه زمان پرداخت به زمان دیگری توافق شده باشد.

- همچنین زمان انعقاد قرارداد به تعیین قانون صالح در زمان ایجاد تعارضات فی مابین طرفین نیز کمک می کند.

- می تواند مبنای بررسی های قضائی و انتظامی در حوادثی که ممکن است قبل از الحاق دریانورد به کشتی رخ می دهد، باشد، زیرا در حد فاصل زمان انعقاد قرارداد تا زمان الحاق دریانورد به کشتی ممکن است حوادثی رخ دهد که با توجه به تراضی طرفین یا پیمان های جمعی و حتی قوانین مدون دارای تبعات مختلف باشد. مثلاً "دریانوردی که قرارداد انعقاد نموده و مقرر بوده است روز بعد از قرارداد به کشتی ملحق شود و وی تلاش خود را نموده و در موقع مقرر در بندر مورد نظر حاضر می گردد، اما علی رغم تلاش وی، کشتی به دلایل فنی و یا موارد دیگر قادر نبوده به بندر وارد گردد و سبب شده که دریانورد ۵ روز را با هزینه خود در بندر منتظر بماند

ب) قرارداد کار دریانوردان باید شامل موارد ذیل باشد:

۱- نام کامل دریانورد، تاریخ تولد یا سن و محل تولد.

موارد خواسته شده در این بند جهت تعیین هویت و اهلیت و قوانین صالح در خصوص تعارضات احتمالی مورد استفاده قرار می گیرد.

۲- اقامت دریانورد: هر چند در مقاوله نامه کار دریایی راجع به اقامت و آدرس دریانورد اشاره ای نشده است، اما مواردی از حقوق مسلم دریانوردان وجود دارند که وابسته به اقامت و به نوعی با مسامحه به آدرس دریانورد وابسته است که عبارتند از:

- مبدا محاسبات هزینه های الحاق دریانورد به شناور می باشد.

- مقصد تعهدات مالک در خصوص هزینه های بازگشت به وطن می باشد. (با عنایت به اینکه تعریف حقوقی ازواژه وطن در حقوق ایران نمی باشد و یک حقیقت لغوی و شرعی است، لذا بنظر میرسد که تعهدات مالک در این خصوص با محل اقامت و یا آدرس دریانورد که محل ادای فرایض دینی وی بصورت کامل است، مرتبط است).

- در مواردی چون فوت دریانورد، تحویل جسد باید در همین مکان انجام گیرد و شامل تمامی هزینه های انتقال جسد نیز می باشد.

- در مواردی که دریانورد بر اثر بیماری از شناور پیاده میگردد ولی ناچاراً برای مدتی در بیمارستان های خارجی و یا داخلی و در شهری دیگر از کشورش بستری می گردد، نهایتاً "محل ایفای تعهد مالک در قبال بازگشت به وطن دریانورد، آدرس قید شده در قرارداد خواهد بود و نه بیمارستان کشورش.

خواه قرارداد با مدت نامحدود و یا با مدت محدود و معین باشد.

اصولا قرارداد کار را در شیوه های مختلفی می توان تنظیم نمود از جمله عقود معین

- عقد اجاره انسان

- عقد جعاله خاص

- عقد غیرمعین و تحت وسعت ماده ۱۰ ق.م با رعایت حداقل الزامات قانونی به صورت مدت معین و یا نامعین .

به نظر می رسد که عمده قراردادهای کار دریایی در قالب عقد نوع سوم تنظیم میگردد، که از عقود لازم بوده و مثل هر عقد لازمی می توان شرایط فسخی که مورد توافق طرفین باشد را در آن تنظیم نمود. البته لازم به ذکر است که در شرایط کنونی این عقود، از نوع قراردادهای الحاقی نیز هستند که تحت نظارت و با رعایت حداقل الزامات قانونی تنظیم گردیده اند. به هر حال چند حالت قابل پیش بینی است :

• اگر قرارداد برای مدت نامحدودی باشد، آنگاه شرایط فسخ برای طرفین به انضمام مدت زمان مورد نیاز برای اخطار قبلی باید تعیین گردد.

• اگر برای مدت محدودی باشد، تعیین تاریخ انقضا باید مشخص شده باشد.

• اگر قرارداد برای یک سفر دریایی باشد، تعیین بندر مقصد و زمان انقضا قرارداد پس از رسیدن به مقصد لازم است.

۸- اشاره به پیمان جمعی در صورت امکان . این مورد بخصوص در موارد غرامات و یا درجایی که شناور تحت لوای کشوری نیست که به کنوانسیون ملحق شده بسیار پراهمیت است که خود از مباحث آتی ما خواهد بود.

در پایان ، امید است که این مجموعه تاکنون مفید واقع شده باشد هر چند تلاش نموده ام که لب مطالب را تا جای ممکن بصورت مختصر بیان نمایم و با توکل بر ایزد منان در شماره بعدی ادامه همین بخش را با موضوعات حقوقی دیگر ادامه خواهیم داد.

تاشناور برسدو ملحق گردد، حال پرونده ای موجود هست که طرفین دوچار اختلاف مالی شده اند ، و این درحالیست که دریانورد تعهدات خود به منظور حضور در بندر را مطابق توافق انجام داده است و از طرفی مالک هم به دلایل غیرقابل پیش بینی نتوانسته کشتی را وارد بندر کند، لذا این مثال می تواند نمونه ای از الزامات خارج از قراردادها و در قالب ایفای ناروا مورد پیگیری قرارگیرد. پس زمان انعقاد قرارداد بخصوص در مواردی که قبل از الحاق چندروزی طول میکشد در مقوله شروع دستمزد بسیار مهم است.

- از طرفی می توان در قرارداد زمان پرداخت دستمزد را نیز تعیین کرد که آیا از همان روز قرارداد است یا زمانی معین دیگر و یا آنرا به عرف کاری موکول نمود.

اما در خصوص مکان تنظیم قرارداد نکات ذیل تقدیم میگردد :

- با تعیین مکان تنظیم قرارداد به حل تعارضات در صلاحیت ذاتی و محلی با تعیین قانون و دادگاه صالح ، کمک می شود بویژه در پیگیریهای قضائی که ممکن است از عدم اجرای قراردادکار ایجاد گردد. مثل دریانوردی هندی که با شرکتی ایرانی قراردادکار تنظیم می نماید و محل تنظیم قرارداد را تهران یا بمبئی و یا دوبئی قید می کند.

۴- میزان دستمزد و یا نحوه محاسبه آن. توضیحات در کنوانسیون کامل و جامع بوده و از آن عدول می نماییم.

۵- حق بازگشت به وطن .

همانطور که در میثاق اقامت به استحضار رسید بازگشت به وطن زمانی تکمیل می گردد که شخص به مکانی که اقامتش هست برگردد و این مکان همان محل اقامت و یا آدرسی است که دریانورد در قرارداد ذکر کرده است. البته در ادامه مسایل این بخش و تحت عنوان مقرر ۲،۵ این مبحث را بیشتر واکاوی خواهیم نمود.

۶- مزایای مربوط به حمایتهای اجتماعی و بهداشتی که توسط مالک تامین خواهد شد. البته این موارد می تواند در پیمان جمعی نیز قید شده باشند.

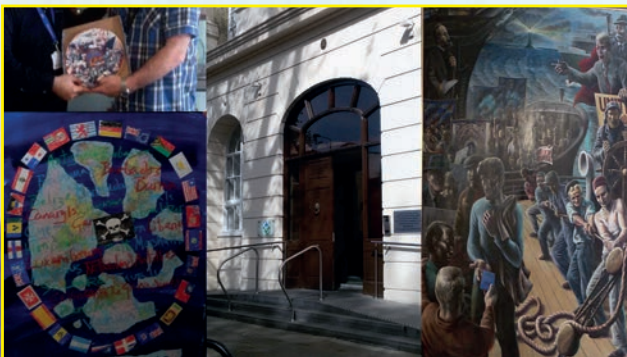
۷- نحوه خاتمه قرارداد و شرایط اختتام آن برای طرفین

”

مقررات عهدی
که بر طبق قانون
اساسی بین دولت
ایران و سایر
دول، منعقد شده
باشد در حکم
قانون است

”

گزارش تصویری از فعالیتهای بین‌المللی انجمن دریانوردان تجاری ایران



ITF – Meeting (April 2017)



International Marine Organization (IMO)



IMO – Working Group – EEDI



IMO – MEPC (JULY 2017)



ITF-MSC Steering Group (JUNE 2017)



ITF –FPC-Automation Group (JUNE 2017)

In February 2010, the AFL-CIO Maritime Trades Department executive board approved a statement on this topic. The resolution in part reads: “ILO 185 ... calls for nations to use state-of-the-art technology to verify the identity of mariners documented by their countries.

These documents would be audited every five years. They would eliminate the need for visas for shore leave. Ratifications of C185 - Seafarers’ Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185)

Date of entry into force: 09 Feb 2005

	Country	Date	Status		Country	Date	Status
1	Albania	11-Oct-07	In Force	18	Lithuania	14-Aug-06	Not in force
2	Azerbaijan	17-Jul-06	In Force	19	Luxembourg	20-Sep-11	In Force
3	Bahamas	14-Dec-06	In Force	20	Madagascar	6-Jun-07	In Force
4	Bangladesh	28-Apr-14	In Force	21	Maldives	5-Jan-15	In Force
5	Bosnia and Herzegovina	18-Jan-10	In Force	22	Marshall Islands	24-Aug-11	In Force
6	Brazil	21-Jan-10	In Force	23	Moldova, Republic of	28-Aug-06	In Force
7	Congo	14-May-14	In Force	24	Montenegro	27-Apr-17	Not in force
8	Croatia	6-Sep-11	In Force	25	Nigeria	19-Aug-04	In Force
9	France	27-Apr-04	In Force	26	Pakistan	21-Dec-06	In Force
10	Georgia	3-Feb-15	In Force	27	Philippines	19-Jan-12	In Force
11	Hungary	30-Mar-05	In Force	28	Russian Federation	26-Feb-10	In Force
12	India	9-Oct-15	In Force	29	Spain	26-May-11	In Force
13	Indonesia	16-Jul-08	In Force	30	Sri Lanka	2-Dec-16	In Force
14	Jordan	9-Aug-04	In Force	31	Tunisia	19-May-16	In Force
15	Kazakhstan	17-May-10	In Force	32	Turkmenistan	12-Feb-14	In Force
16	Kiribati	6-Jun-14	In Force	33	Vanuatu	28-Jul-06	In Force
17	Korea, Republic of	4-Apr-07	In Force	34	Yemen	6-Oct-08	In Force

Source: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312330
http://www.seafarers.org/seafarerslog/2010/04_April/ListofNationsToRatifyILO185Grows.htm

In memoriam, Hanafi Rustandi

The IMMS sadly announces the death of Hanafi Rustandi, its Asia Pacific region chair and president of Indonesian seafarers' union the KPI (Kesatuan Pelaut Indonesia).

“Hanafi was a regular attendee of the MUA national council, quadrennial conference of members and branch conferences, particularly in Western Australia, along with attendance at MUNZ executives and conferences. “He was a fierce supporter of Australian and New Zealand seafarers’ right to work and in particular intervened on a number of occasions to ensure offshore vessels working out of Indonesia in Australian waters were manned by Australian crews and firmly rejected any attempt by offshore operators to replace Australian crews with his or any other nations’ seafarers. He worked closely with comrade Fleetwood and MUNZ in fighting the wage slavery in the international fishing industry, particularly in New Zealand.



“A long-time union official, his shout of “Fight from the Front” was well known around the world and was well recognisable everywhere, in his MUA t-shirt making that call during the Your Rights at Work campaign against the Howard Government.

“Vale Brother Hanafi, small in stature and giant at heart. Seafarer, trade unionist, labour leader and internationalist. Much loved. Man of humour, deep faith and family. Now at rest after Fighting from the Front to his last.”

Hanafi Rustandi was president of the KPI (Kesatuan Pelaut Indonesia), chair of the ITF Asia Pacific region, a member of the ITF executive board, and a member of the Indonesian Maritime Council. Born in February 1945, married, with four children, Hanafi became a KPI branch chair in 1980, then an ITF labour education officer two years later. In 1987 he was elected general secretary of the KPI, the Indonesian seafarers’ union, in which he served until his sudden death at 04 July 2017.

It is unenviable & bad news for ITF & Seafarers- & also Iranian Union (IMMS) We lost good friend & seafarer lost good supporter We are so sorry and you have our deepest sympathies, Please accept our condolences.

UN maritime agency praises Iran activities

Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO) Kitack Lim in a letter has appreciated Iran’s efforts in the global body and its participation in IMO activities.

In his letter to Deputy Minister of Road and Urban Development Mohammad Saeed Nejad, Kitack praised Iran government for its commitment and continuous supports.

The Islamic Republic of Iran is an IMO active member state and Iran permanent representative in IMO has an active participation in the expert meetings of the organization.

As a specialized agency of the United Nations, IMO is the global standard-setting authority for the A safety, security and environmental performance of international shipping.

The organization’s main role is to create a regulatory framework for the shipping industry that is fair and effective, universally adopted and universally implemented.

Iran plays an active role in some 29 international conventions of IMO including Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes, International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, International Convention for the Control and Management of Ships and Special Trade Passenger Ships Agreement (STP).



➔ ITF unions meet in Cape Town for crucial maritime conferences



Dockers and seafarers trade union delegates from around the world meet in Cape Town, South Africa. Almost 1.5 million maritime workers from 148 countries are represented by ITF unions

The events was run concurrently from 5-6 June and IMMS Vice President Saman Rezaie as Iranian union delegator attend to this meeting. He said “This conference comes at a important time for IMMS and his members – Iranian Seafarer has capability & ability to act & more positive effect on international maritime transportation. We are ready to come to ITF and discuss serious challenges which seafarer are facing and agree on a strategy to deal with other Unions to protect our & their members. Iranian union have been achieved some Goals but not enough and Seafarer need more Support and the ITF is our organization that will help us defend that right”



“The seafarers’ conference, and in particular the **Cabotage** conference, will reaffirm the commitment of the ITF to protecting seafarers in national trade as well as in international trade. As it has been a priority for the ITF for almost 70 years to better the wage and working conditions for seafarers on FOC vessels in international trade, it is equally a priority for us to defend the rights of unions to obtain and retain employment in national waters at rates that don’t undermine the ability of their members to live a decent lifestyle.” The Dockers conference and seafarers’ conferences are two events in a series of ITF conferences leading up to the organization’s next congress in Singapore in October 2018. The Pathway to Congress series will define the priorities and decisions made by the ITF at an international level.

ITF Seafarers’ Section chair Dave Heindel said: “Economies rely on maritime workers nationally, regionally and globally, yet seafarers and Dockers are constantly subject to attacks on their rights to safe and decent work nationally and internationally. Seafarers are too often criminalized or exploited internationally while seafarers in domestic trade are replaced by foreign labour at a much lower cost and who are exempt from protection in the country they work.



an industrial labor organization that was registered in 2006 under the current laws of the ministry of co-operation, labor and social welfare and proceeded in 2012 with the approval of the world federation of transportation workers as the representative of this federation in Iran to contract collective agreement (In accordance with international standards for livelihoods of mariners on commercial vessels and in accordance with current laws of the country) with shipping companies and supplying power in Iran and monitoring the good implementation of the contract.

Perspective

❖ Short-term goals

- Organize (compilation of instructions)
- Formation of the board's organizational chart
- Preparing and distributing a questionnaire among members (association performance, suggestions)
- Conducting periodic meetings with members
- Creating a database of member capabilities
- Identify and establish relationships with affiliated organizations
- Upgrading the computer equipment of the forum

- Rebuild the forum site
- Continuous informing information, Preparing and publishing announcements on the site
- Identification of eligible companies to contract collective agreement

❖ Medium-term goals

- Conducting training courses for ship inspection
- Establishment of a maritime association
- Attracting and executing a profitable project
- Perform periodic visits to ships
- Contracts with audit companies

❖ Long-term goals

- Conducting maritime courses
- Establishment of the marine cooperatives fund
- Creation of a cooperative housing for mariners
- Establishment of the Office for the Protection of the Rights of Mariners and their Families

❖ Mission

- Promotion and Improvement of the Iranian Sea and Sea Craft and Industry



Establishing an efficient and special relationship with the country's sailors community and identification of potential capabilities and capabilities.

Transfer of demands and demands of guerrillas for sailors to the legislature associations and institutions and organizations active in the field of sea and sailing.

Holding conferences and gatherings for sailors in seafaring cities.

❖ Scientific and Research committee with the responsibility of Mr. Karimpour



The Scientific and Research Committee is an institution that works based on scientific and research mission to increase the level of seaman's job growth and upgrading technologies used in the country's maritime industry.

❖ Goals

Establishing a suitable position for the participation of seafarers and marine companies in research activities related to the maritime industry.

Promotion of research culture in the maritime industry for better efficiency, which reduces costs and damages caused by the use of old and outdated technologies.

Connecting closely with international and internal maritime universities and university professors and utilizing their knowledge and experience to improve researching activities.

Familiarity with domestic maritime institutions with universities and maritime interior professors and establishing a continuous and sustainable relationship between them in order to benefit the maritime institutions from the potential of the university to carry out researching activities.

Participate in prestigious domestic and international conferences to introduce the maritime industry's capabilities and establishing a strategic relationship with prestigious international maritime companies and institutions.

Optimal use of seafarers' experiences during vacation and rest.

Creating the opportunity to identify and flourish the superior research ideas of seafarers.

Creating scientific excellence and dynamism in line with scientific and research activities of seafarers.

Creating a suitable field to support of the committee and maritime companies benefiting from seafarers' research activities.

❖ Labor relations and collective agreement committee with the responsibility of Mr. Alireza Navab



The need for seafarers to become more familiar with the rules, the importance of relationships between the expert workers and the employer, need created to define collective agreement and also the implementation of the maritime labor convention are one of the important issues of the maritime community. For this reason, the committee was set up to carry out these works.

❖ Goals

Preparation collective agreement to contract with shipping companies and power supply companies.

Participate in meetings related to representing the association with the representatives of the aforementioned companies for bargaining and contracting.

Review the points of view on the provisions contained in the collective agreements concluded between the association and the abovementioned companies and the amendment of the above-mentioned treaties as necessary.

Attend in legal assemblies representing the forum to present comments on the field of committee activity.

Provide expert opinions on the provisions of the maritime labor convention in dealing with the laws of the Islamic Republic of Iran.

❖ Forum introduction

The association of Iranian commercial mariners is

➤ Introduction to Iranian Merchant Mariners Syndicate



Iranian Merchant Mariners Syndicate (IMMS) is a non-governmental organization dedicated to defending the right of seafarers to a decent working condition and fair wages.

The above goal is generally achieved by means of Collective Bargaining Agreements with shipping companies and manning agencies. Furthermore, IMMS follows up on any and all cases of misdeed, default, neglect or failure of companies in meeting their lawful obligations, reported by seafarers.

❖ Syndicate's Commity:

Based on IMMS outlook to provide for its member seafarers active participation in the syndicate's day to day activities and its long term policies in defending their rights and the enhancement of seafarers' knowledge of syndicate operation, a number of committees have been developed.

The five committees were formed according to the board policy to create the appropriate field to effective and active presence of seafarers in forum and guild activities. A few months after the formation of the new board, currently four committees have begun to work. And economic and Welfare Committee will begin its activities in the near future after providing the necessary premises and seafarers' support. Here in addition to introducing a number of them, all seafarers are requested to help their own partners in reforming and promoting a public fate by activity in this committee.

❖ The Legal Committee with the responsibility of Mr. Yousefi

In order to determine the policy of seafarers' rights in legal ways, a committee



was established under the name of the Legal Committee Under the supervision of the Board of the Seafarers' association. This committee has a duty to work on the protection and enforcement of seafarers' legal rights by using all judicial and non-judicial methods and with the right to refer to all relevant authorities.

❖ Goals and Duties of the Legal Committee:

To provide and maintain all the job's rights of the members of the association's seafarers by using of legal methods and referral to relevant authorities.

Trying to form the arbitration committee with the association of owners of ships to resolve disputes and problems between members of both communities

Contact lawyers and legal entities as needed, for better advancement of affairs with considering the expediency of the community and the members.

❖ Human resources and seafarers affairs committee with the responsibility of Mr. Aflatouni

These committees were established with the responsibility of Mr. Iman Aflatouni of the sailors working at the National Tanker Company with the aim of promoting the effective and positive role of sailors in the forum and Track business issues in May of the year 95. In the beginning, the following goals are on the agenda:



Create an effective communication space between the forum and the sailors.

Familiarize sailors with PMO rules and their own rights.

Facilitate sailors' active presence in the forum and guild issues.



Domestic Magazine

**Iranian Merchant
Mariners Syndicate**

Karaneh | No. 4 | Summer, 2017

Owned by:

Iranian Merchant Mariners Syndicate (IMMS)

Legal Representative:

Capt. Arman Jahan biglari

Editor-Incheif:

Abozar Karimpour

Graphic Design & layout:

Pelican Pub. (Ali Aarabi)

Office Address:

Iran, Tehran, Ghaem Magham Farahani St, 6 Alley No. 15

Tell:

(+98) 21 8852 3362

Fax:

(+98) 21 8873 1603

Email:

office@imm-syndicate.com

Website:

http:// www.imm-syndicate.com

In the Name of God



Content

❖ Introduction to Iranian Merchant Mariners Syndicate.....	3
❖ ITF unions meet in Cape Town for crucial maritime conferences.....	6
❖ In memoriam, Hanafi Rustandi.....	7
❖ UN maritime agency praises Iran activities.....	7
❖ What is SID?.....	8



Telegram: @imms1



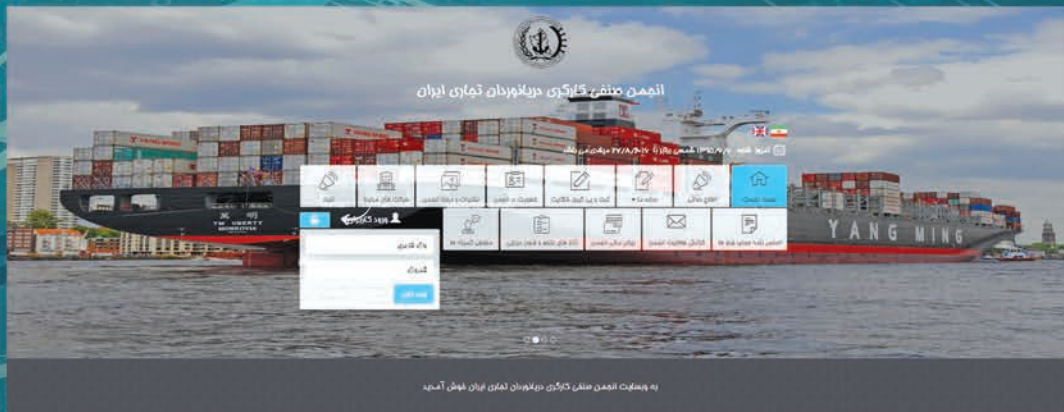
www.instagram.com/imms1



Iranian Merchant
Mariners Syndicate

Domestic Magazine
3 Year's | No.4 | Summer 2017

Karamneh



Iranian Merchant Mariners Syndicate

Iranian Merchant Mariners Syndicate (IMMS) is a non-governmental organization dedicated to defending the right of seafarers to a decent working condition and fair wages.

The above goal is generally achieved by means of Collective Bargaining Agreements with shipping companies and manning agencies.

Furthermore, IMMS follows up on any and all cases of misdeed, default, neglect or failure of , reported by seafarers.



www.imm-syndicate.com



office@imm-syndicate.com



www.instagram.com/imms1



www.t.me/imms1

- ➔ Introduction to Iranian Merchant Mariners Syndicate
- ➔ ITF unions meet in Cape Town for crucial maritime conferences

- ➔ UN maritime agency praises Iran activities
- ➔ What is SID?